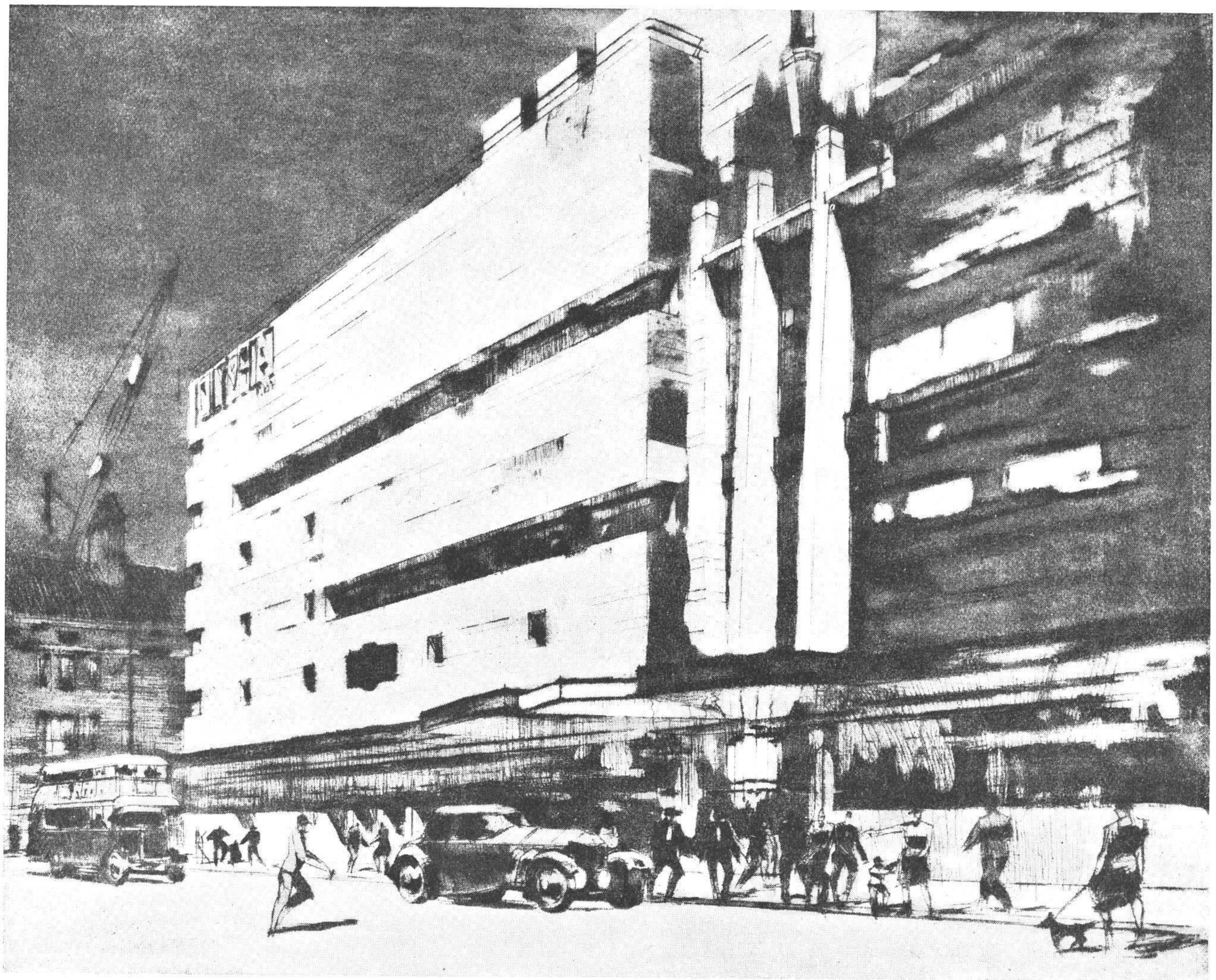
REVISTA DE ARQUITECTURA

ORGANO OFICIAL DE LA SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS y CENTRO ESTUDIANTES DE ARQUITECTURA

Año XVIII — MAYO 1932 — No. 137

SUMARIO

Publicación mensual, Distribución gratuita a los socios. + Suscripciones (Rep. Arg.): por año, $ 12.-; por semestre, $ 6.-; Exterior, $ 15.-
Redacción y Administración: Lavalle 341 + BUENOS AIRES + Unión Telefónica: 31, Retiro 2199



OLYMPIA, LONDON
Joseph Embleton
Arquitecto.

REVISTA DE ARQUITECTURA

No. 137 MAYO de 1932 AÑO XVIII

Hay que ser optimista

NO tenemos la pretensión de decir algo nuevo sobre la crisis económica que afecta a nuestro país, en parte por causas locales y también como fenómeno reflejo de la depresión general que alcanza a todas las industrias y mercados del mundo.

Se ha dicho y escrito tanto sobre el particular, que en realidad parece agotado el análisis de los factores y derivaciones del profundo colapso que ha mermado o paralizado la actividad productiva general.

Sin embargo, y a pesar de esa disección de causas y efectos, que lleva fácilmente a la coincidencia en el diagnóstico, los economistas no hallan manera de concordar en el tratamiento del mal. Para unos, el remedio está en la revisión total de la actual política arancelaria, en el sentido de reducir los gravámenes que dificultan el tránsito natural de los productos; para otros en la exageración de la política proteccionista; éstos opinan que la economía general está congestionada por la mala distribución del stock mundial del oro, los de más allá creen que eso no es causa sino efecto; hay quien opina que esta crisis no es más que la primera advertencia seria de la enfermedad del « maquinismo », que al « standardizar » la civilización ahorra el esfuerzo de millones de hombres que en verdad no trabajan pero tampoco comen, por lo que se ha roto el viejo equilibrio entre la producción y el consumo, y, como no hay teoría sin su recíproca, no falta quien espere del « maquinismo integral » una especie de cenestesia social como consecuencia de un aumento tan considerable de energía y de riqueza elaborada que alcanzará para todos.

En rigor, en cada una de esas opiniones hay un poco de verdad y no poco también de falacía.

El clásico « término medio » aristotélico estaría, pues, ausente de todas esas maneras de interpretar el hecho económico que nos preocupa.

Falta asimismo en todas ellas un factor de naturaleza imponderable pero de importancia decisiva: la fuerza moral. La teoría de los economistas baraja, en efecto, términos de sentido material solamente: producción, consumo, oro, cambios, aranceles, máquinas. Unicamente en forma incidental aluden los teóricos a la « fe » que debe tenerse en la energía curativa del mundo, y a la « confianza » que debe vitalizar las relaciones económicas, no sólo internacionales sino entre los individuos.

Y sin embargo, a nuestro juicio, por lo que respecta a nuestro país, la crisis económica es, esencialmente una crisis de confianza más que de otra cosa.

No tenemos, en efecto, exceso de población, ni fiebre industrial, ni manufacturas suntuarias, ni deudas de guerra, ni colonias que nos provean a regañadientes, como otros países.

Somos doce millones de personas en tres millones de kilómetros cuadrados de superficie fértil, accesible a cualquier esfuerzo, sin más inconveniente esencial que la extensión.

Con nuestra escasa población producimos cereales bastantes para nutrir a medio mundo; nuestros ganados alcanzan para proveer de carnes a muchos países de la tierra.

Nuestro porvenir, pese a todo lo que se diga, es claro y promisor, por lo menos de días sin la inquietud de las necesidades primarias, que angustian a otros pueblos.

¿Por qué entonces el desaliento? ¿Qué razón hay para esperar cosas sombrías? Ninguna. Lo que ocurre es que a fuerza de reflejar cosas extrañas — psicología de pueblos jóvenes — nos contagian también los problemas y las inquietudes de afuera.

Y por ese mimetismo social al que debemos tantas cosas buenas y tantas malas, hemos hecho nuestros, problemas cuya incidencia sobre la vida local es apenas secundaria.

Así el problema de la confianza mutua destruída en Europa, por ejemplo, por antagonismos y resabios históricos y que, entre nosotros, sin causa eficiente, está produciendo el retraimiento de las actividades productivas y el recelo entre fuerzas económicas cuyo progreso en función social, es cuestión de colaboración y no de hostilidad.

Por eso hemos dicho que ese elemento imponderable que es la confianza en nuestras propias fuerzas y en la buena voluntad ajena, es término que no entra como principal en las fórmulas de arreglo de la actual crisis, pero que, ello no obstante, sin él toda solución será inestable y precaria.

Urge, pues, una verdadera campaña nacional de carácter psicológico contra el derrotismo, que por ahora es el verdadero enemigo.

Por ello, y desde toda las tribunas responsables, debe llevarse al convencimiento de todos la utilidad del optimismo como afirmación de nuestra realidad nacional, tra-

bajosa pero henchida de buenas esperanzas y como reactivo contra el contagio exterior del que no debemos esperar, en este sentido, más que males.

Es natural que esa exhortación va dirigida a los que pueden, a los que al primer amago de dificultades no saben honrar la adhesión del pueblo que en épocas normales ha hecho prosperar sus industrias y su trabajo y ahora retraen sus riquezas, restando su concurso productivo al bien de la colectividad; a los que hacen de sus colaboradores socios para las pérdidas del mal tiempo únicamente; y a los que, sin ser ni una cosa ni otra, temen exponer sus bienes en inversiones de valor permanente — propiedades, construcción de edificios, etc. — sin comprender que esos bienes resistirán mejor la depresión que el papel moneda, sujeto a influencias cuyos efectos sobre su poder adquisitivo no sabemos a dónde llegarán.

En resumen, hay que enseñar la verdad de que sólo contribuyendo a la regularización del estado general podremos salvarnos individualmente, porque los bienes particulares sólo tienen un patrón: la riqueza común.

Y, hay que decirlo también: ese es el único patriotismo digno de tal nombre en los actuales momentos.

De nada valdrán los enérgicos esfuerzos del gobierno sin ese espíritu de optimista colaboración, en la que cabe, aunque a simple vista parezca lo contrario, más egoismo que generosidad.

Y dejemos para otro artículo la demostración de la utilidad práctica del optimismo en los períodos de crisis.

La altura de los edificios frente a las Avenidas Alem y Colón

Como se recordará, el ex intendente señor Guerrico, dispuso por decreto del 13 de Julio de 1931, modificar con respecto a las avenidas Alem y Colón, lo dispuesto en el Reglamento General de Construcciones sobre altura de los edificios.

Ese decreto motivó una presentación conjunta de la Sociedad Central de Arquitectos y Centro Nacional de Ingenieros, en la que se hacía notar el error de esa excepción que vulnera la unidad lógica y técnica del Reglamento General de Construcciones en uno de sus más fundamentales aspectos.

Coincidente con esta manera de apreciar la medida municipal a que nos estamos refiriendo, nuestro colega « La Prensa » ha publicado, bajo el título « La altura de los edificios », el interesante artículo que reproducimos a continuación:

« La laboriosa preparación del reglamento general de construcciones que rige en la Capital, urgida en repetidas ocasiones por este diario, llegó a su término después de largos años de estudio. En él colaboraron técnicos de capacidad y, a pesar de sus imperfecciones, es una obra meritoria, que se ajusta a las exigencias edilicias de la metrópoli. En este sentido, conviene mencionar las disposiciones sobre altura y superficie de patios con las cuales se trató de corregir inconvenientes de diversa índole. Cualquier modificación aconsejada por nuevas necesidades, o por previsiones prudentes, debió, en todo caso, ser fruto de nuevos estudios realizados por personas de autoridad indiscutible.

« No lo entendió así, por desgracia, el Intendente designado por el gobierno « de facto » e introdujo innovaciones que a su tiempo juzgamos indebidas e inadmisibles. Fueron las concernientes a la mayor altura de los edificios a levantarse en la acera Oeste de las avenidas Leandro N. Alem y Colón, y, como consecuencia a la reducción de la superficie de los respectivos patios. Elevados los edificios a 60 metros de altura — en vez de 32, que es la reglamentaria — quedarán con patios de metros 6,40 por 6.40, en lugar de tenerlos de metros 9 por 9, considerados como mínimo para la buena iluminación y ventilación, según lo hicieron constar en la nota del 11 de septiembre de 1931 la Sociedad Central de Arquitectos y el Centro Nacional de Ingenieros.

« Por otra parte, como lo demostraron dichas entidades, por defectos de la modificación y por el número de lotes sin frente de extensión mínima, tampoco podrá lograrse la uniformidad de altura en las citadas avenidas.

« Aparte de que no era el caso para ser resuelto en esa forma definitiva por un delegado municipal emanado de un gobierno de hecho, ni por ese gobierno mismo, la innovación no puede beneficiar sino a uno que otro interesado, en perjuicio de la mayoría. Y tan cierto es esto, que no es esa mayoría la que propició la reforma, sino un propietario interesado en construir un edificio en la esquina de la avenida Alem y Corrientes, con la nueva altura. De ahí que afirmásemos en uno de nuestros comentarios al respecto, que no podía decirse que la determinación de la autoridad edilicia respondiese a un interés general.

« Y esta es la impresión que surge del examen de los antecedentes.

« Existe, pues, una razón de interés público en dejar sin efecto la innovación de referencia, sobre todo desde el momento en que se intenta exceder la altura común, como en el edificio mencionado, ya en construcción. Ningún particular debe tener sobre el resto de la población este privilegio, pues repetimos que la edificación monumental buscada no podrá lograrse ni es conveniente. De los estudios realizados resulta que la altura máxima adecuada a Buenos Aires es la establecida en el reglamento general de construcciones. Esa altura debe, entonces, ser mantenida sin excepción alguna.

« Corresponde al Concejo Deliberante, que es la autoridad competente, dejar sin efecto las disposiciones del anterior Intendente y hacer cumplir estrictamente el reglamento ».

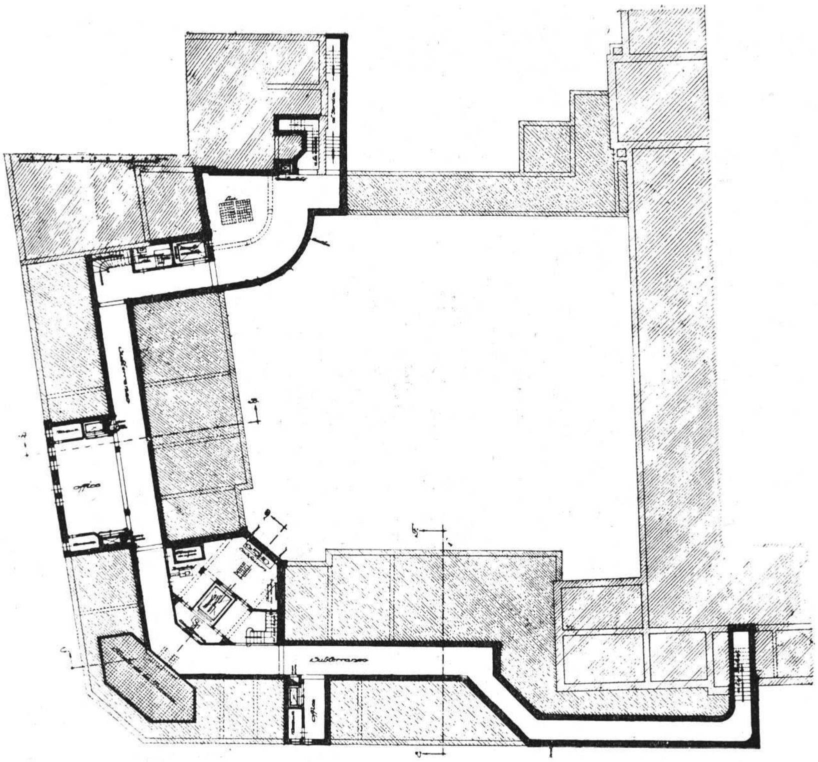


Frentes sobre las calles Ecuador y Beruti

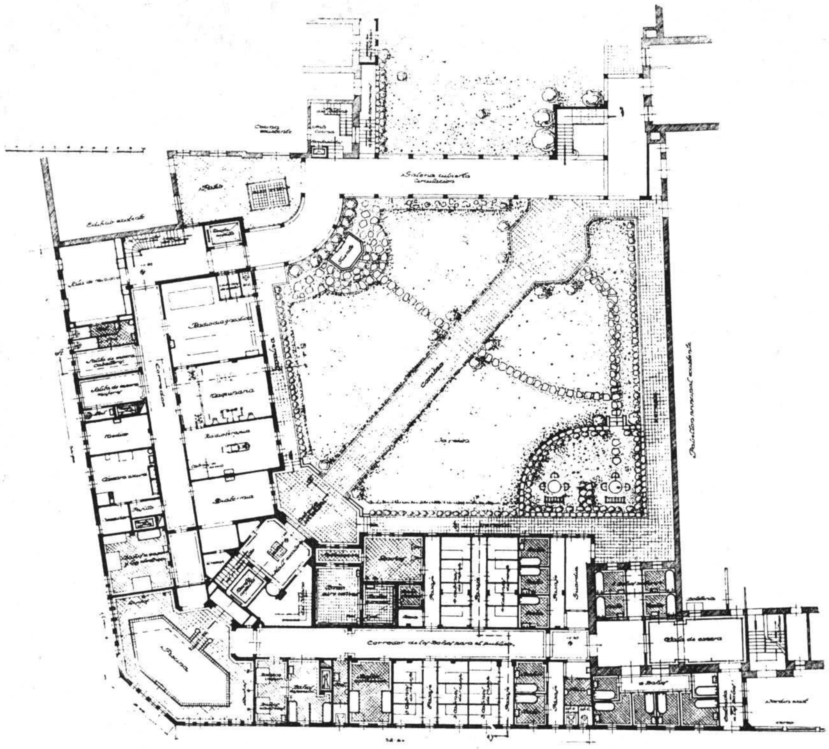
Nuevo Pabellón del Hospital Alemán

Arquitecto: Carlos A. Schmitt

(S. C. de A.)



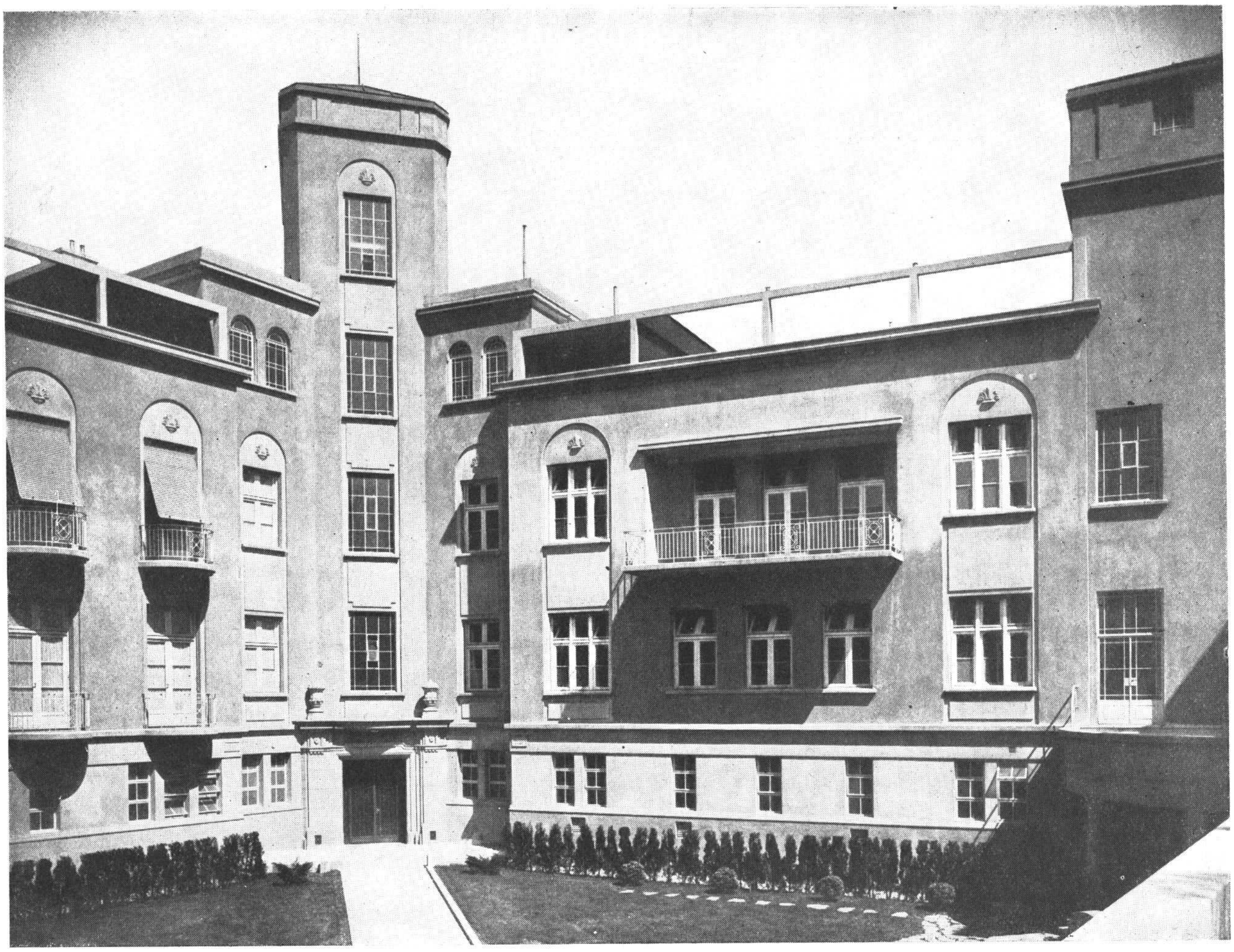
Planta del sótano - subterráneo



Planta del piso principal

Nuevo Pabellón del Hospital Alemán

Arquitecto: Carlos A. Schmitt
(S. C. de A.)



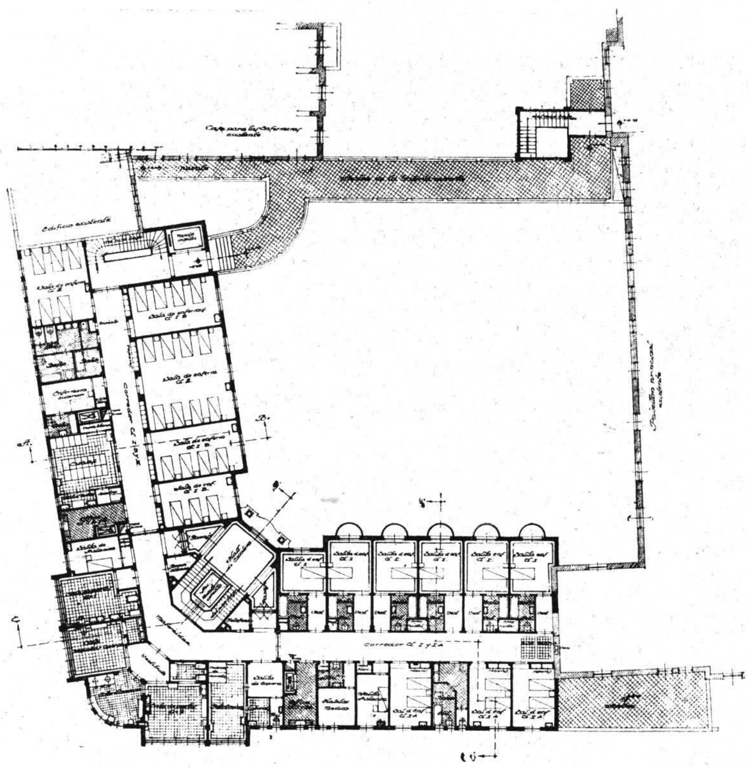
Vista de frentes interiores hacia el jardín

Nuevo Pabellón del Hospital Alemán

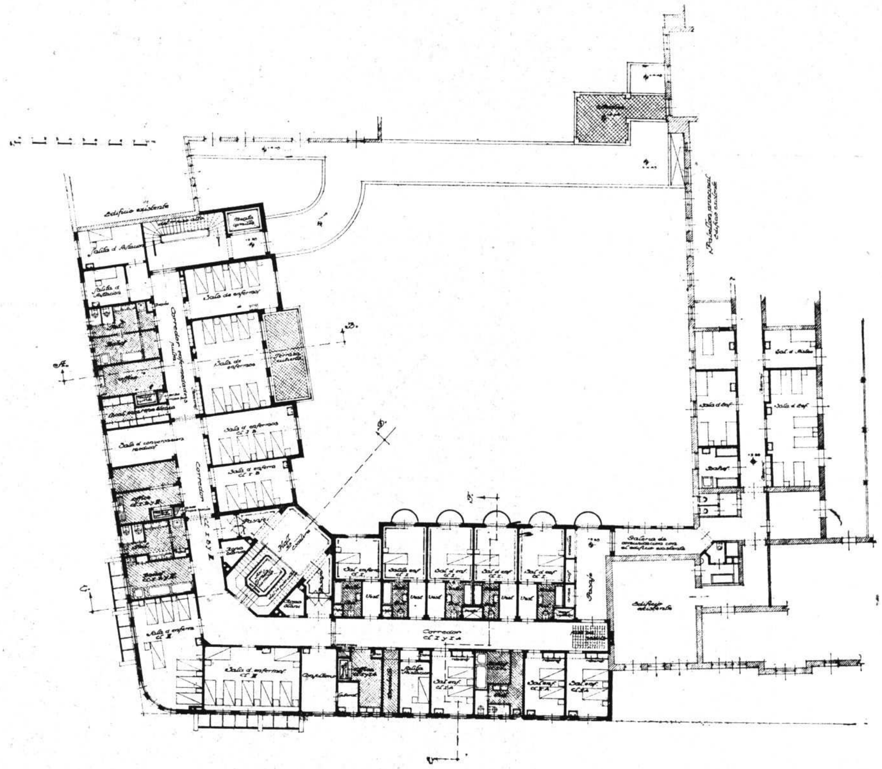
Arquitecto: Carlos A. Schmitt
(S. C. de A.)



Puerta principal de entrada al jardín



Planta del primer piso alto



Planta del segundo piso alto

Nuevo Pabellón del Hospital Alemán

Arquitecto: Carlos A. Schmitt
(S. C. de A.)



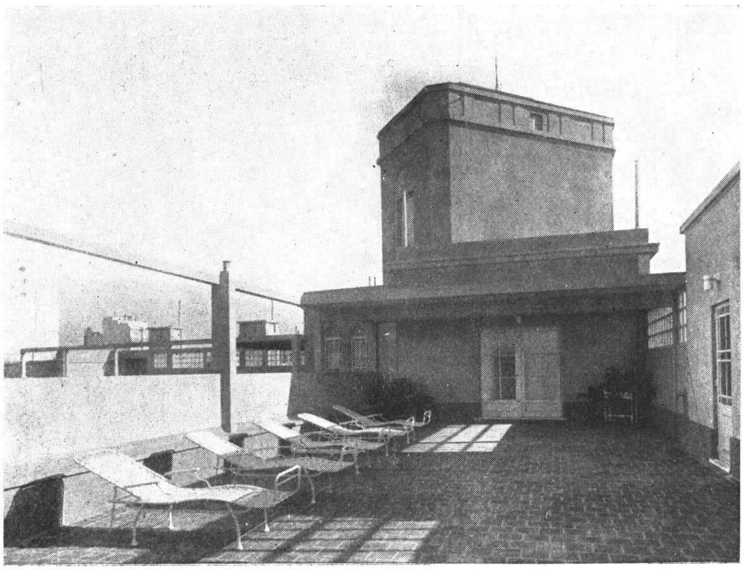
Escritorio del médico radiólogo



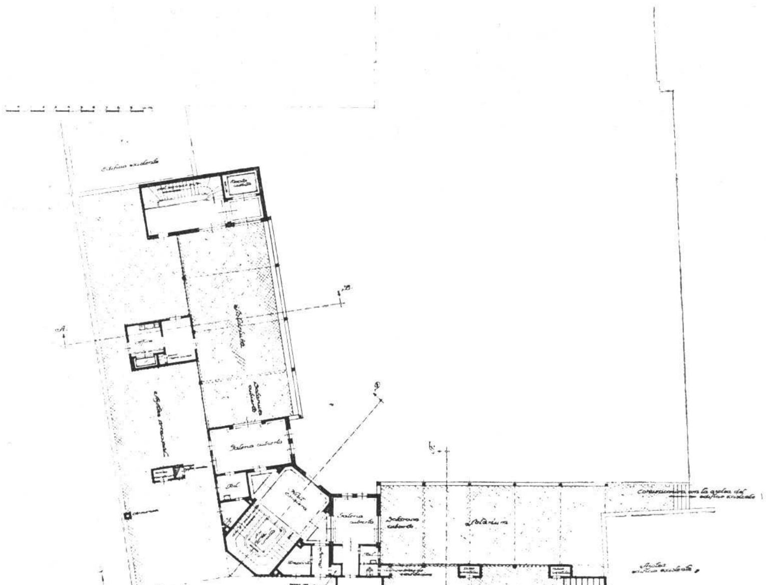
Consultorio

Nuevo Pabellón del Hospital Alemán

Arquitecto: Carlos A. Schmitt
(S. C. de A.)



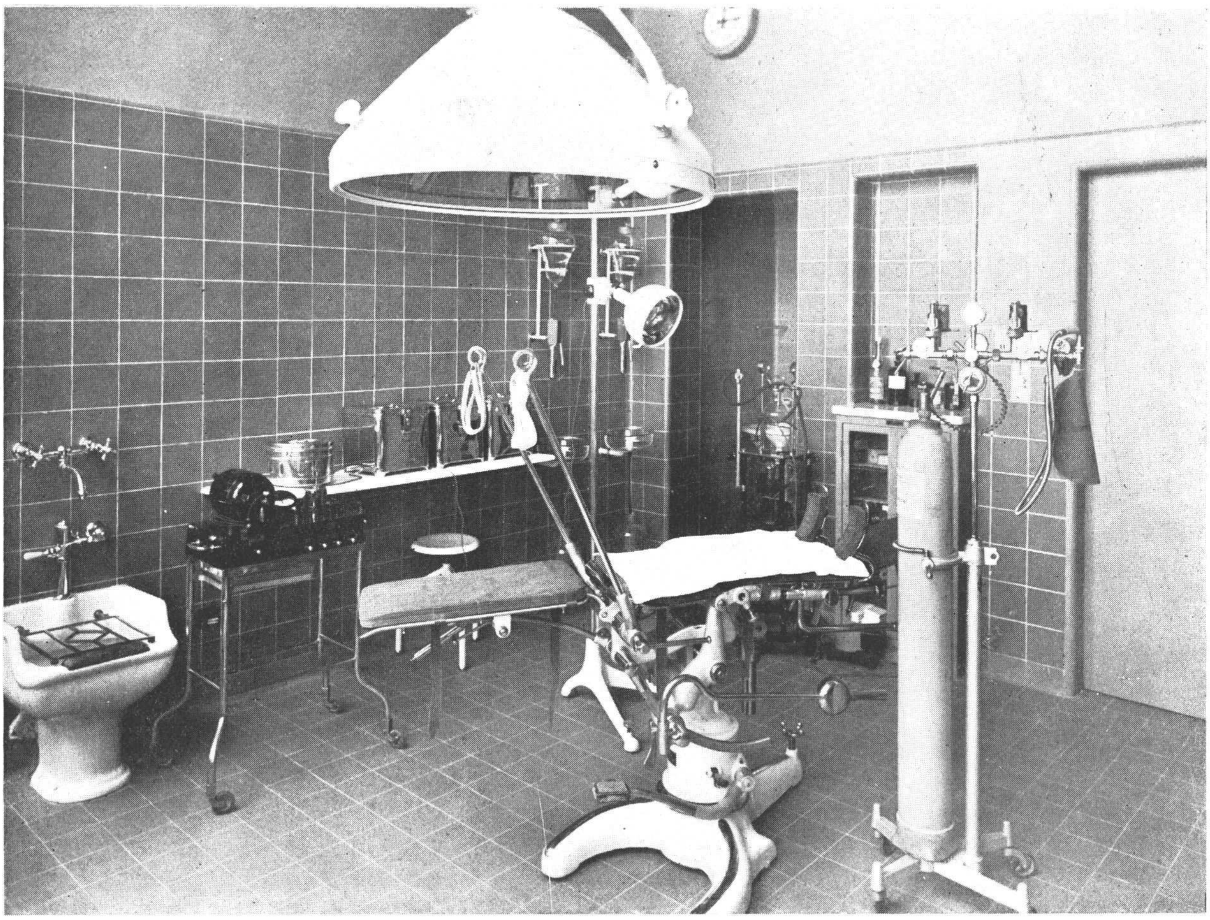
Vista de Solarium en la azotea



Planta de la azotea

Nuevo Pabellón del Hospital Alemán

Arquitecto: Carlos A. Schmitt
(S. C. de A.)



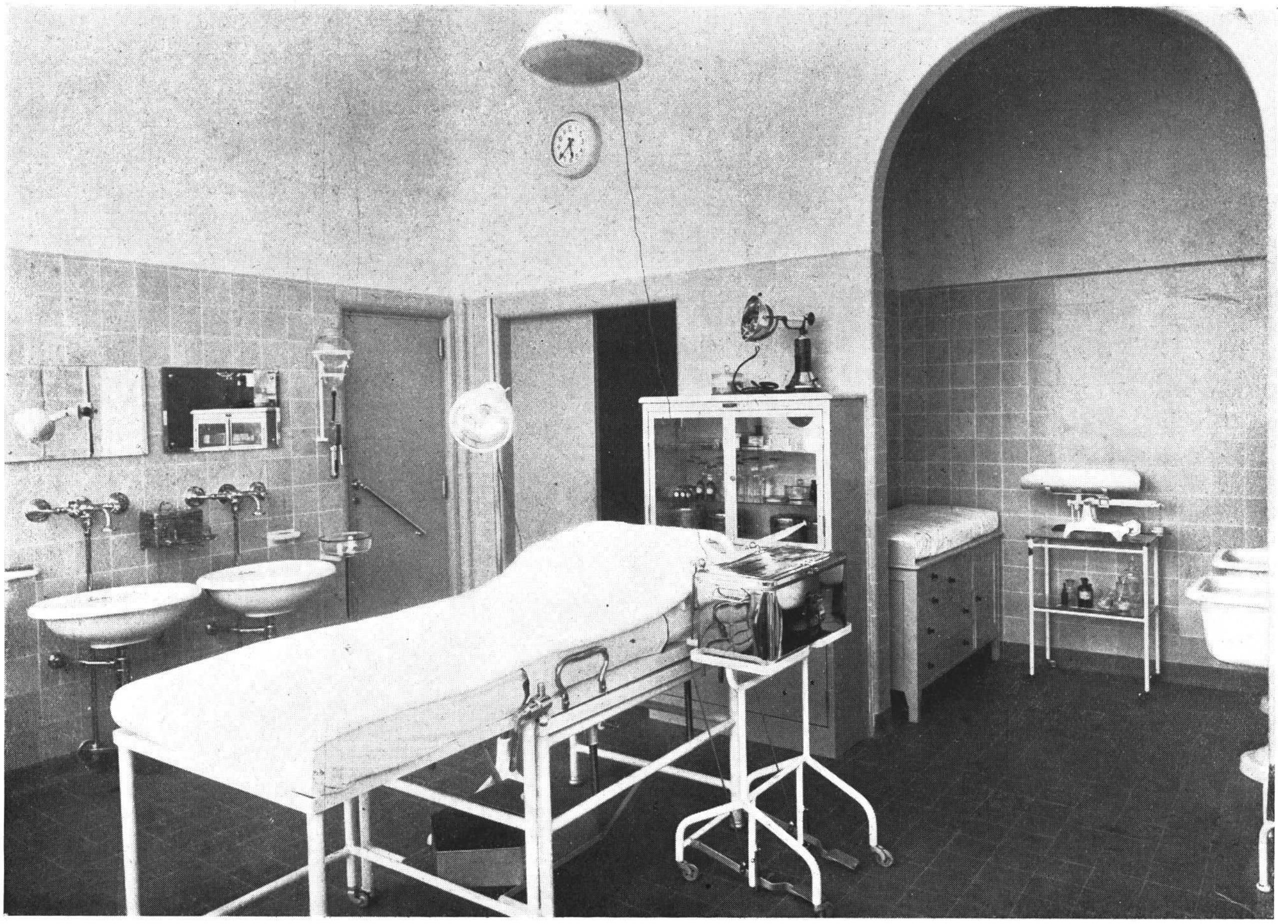
Sala de operaciones

Nuevo Pabellón del Hospital Alemán

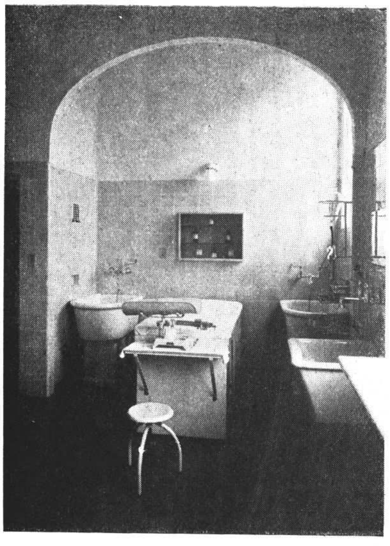
Arquitecto: Carlos A. Schmitt
(S. C. de A.)



Radioterapia



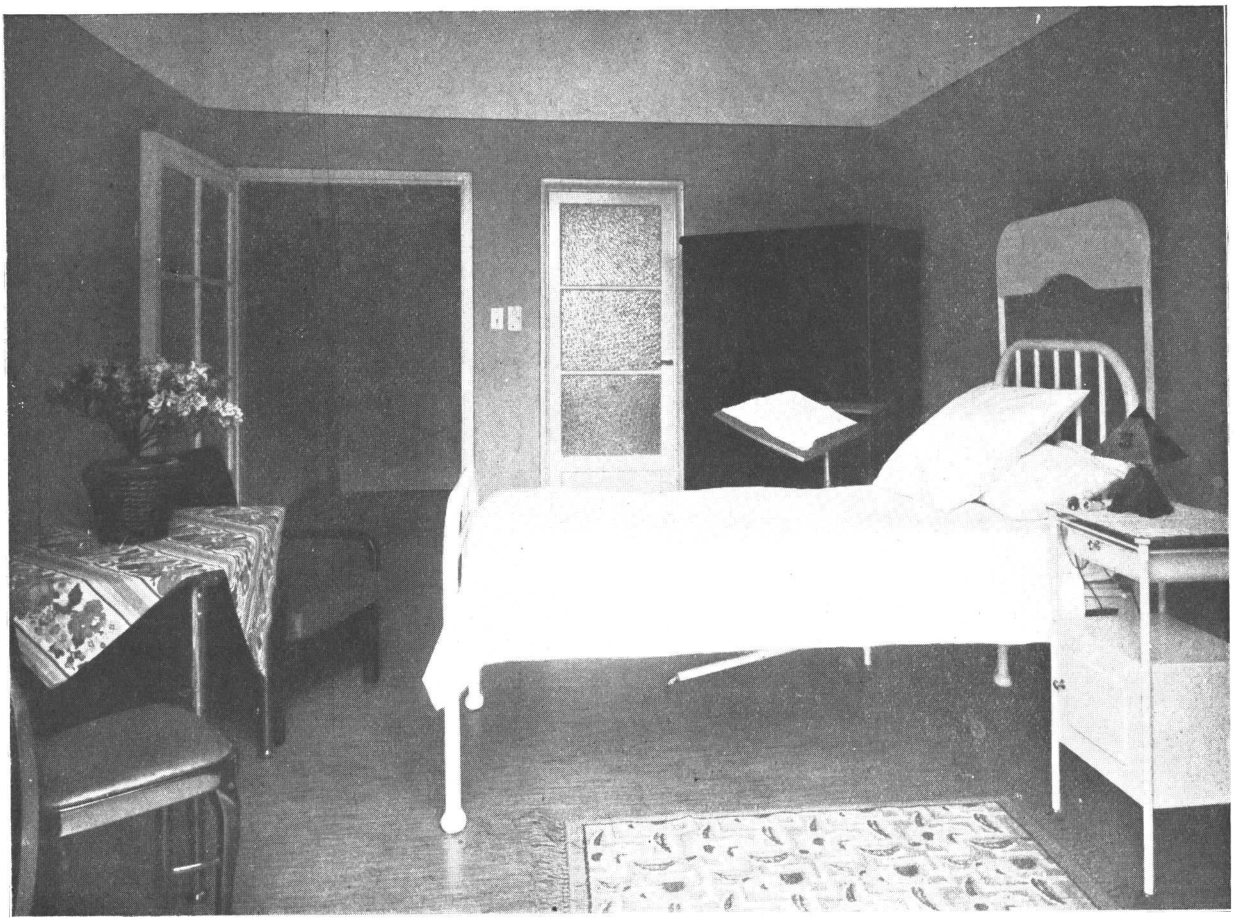
Sala de partos



Nicho anexo a la sala de partos

Nuevo Pabellón del Hospital Alemán

Arquitecto: Carlos A. Schmitt
(S. C. de A.)



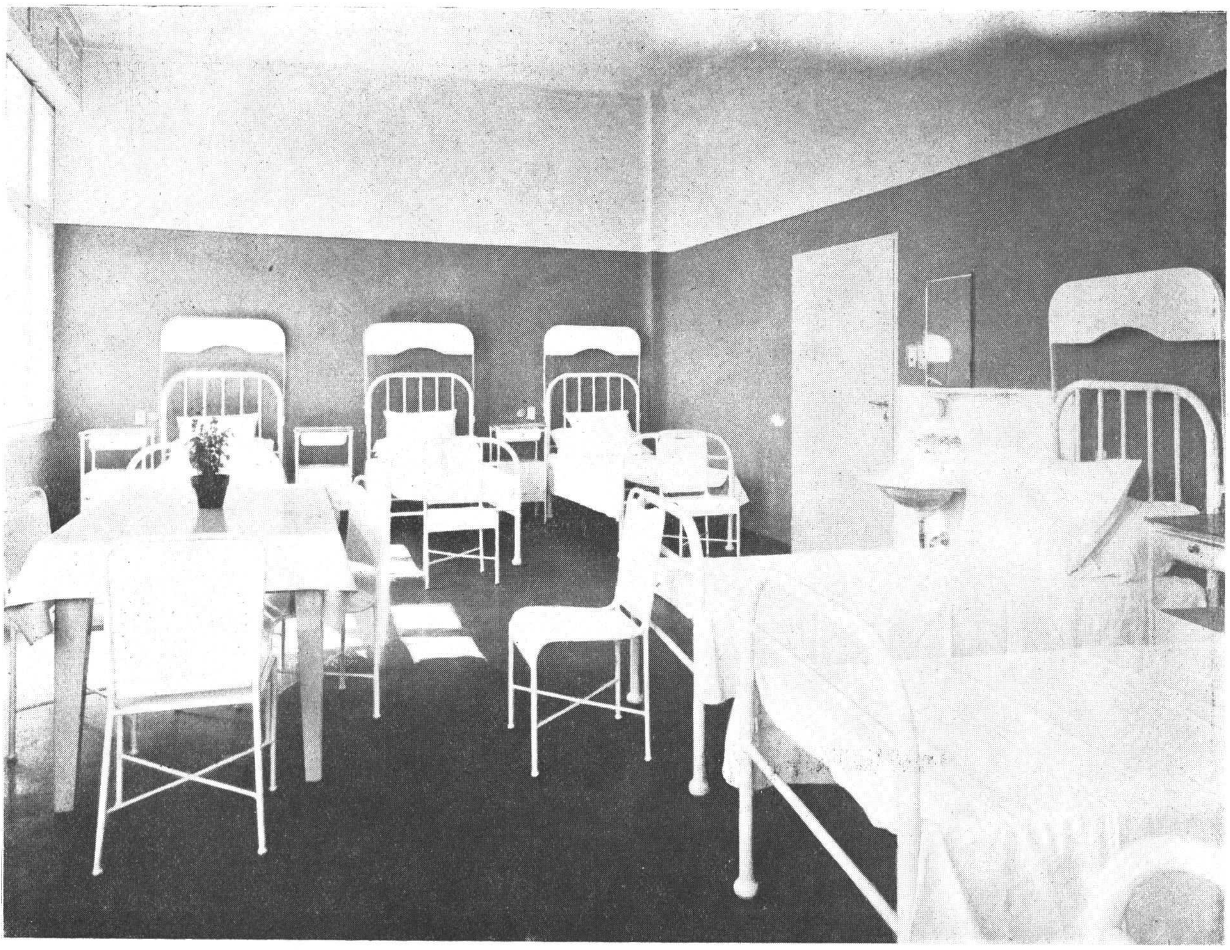
Habitación de primera clase

Nuevo Pabellón del Hospital Alemán

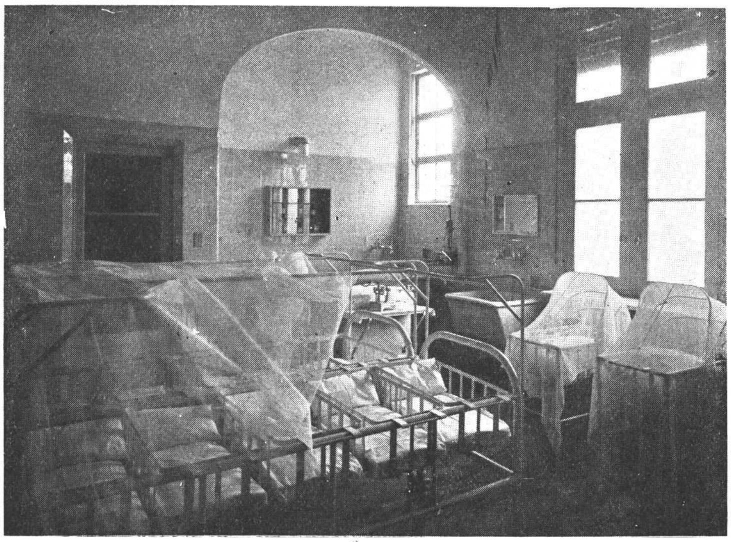
Arquitecto: Carlos A. Schmitt
(S. C. de A.)



Habitación de segunda clase



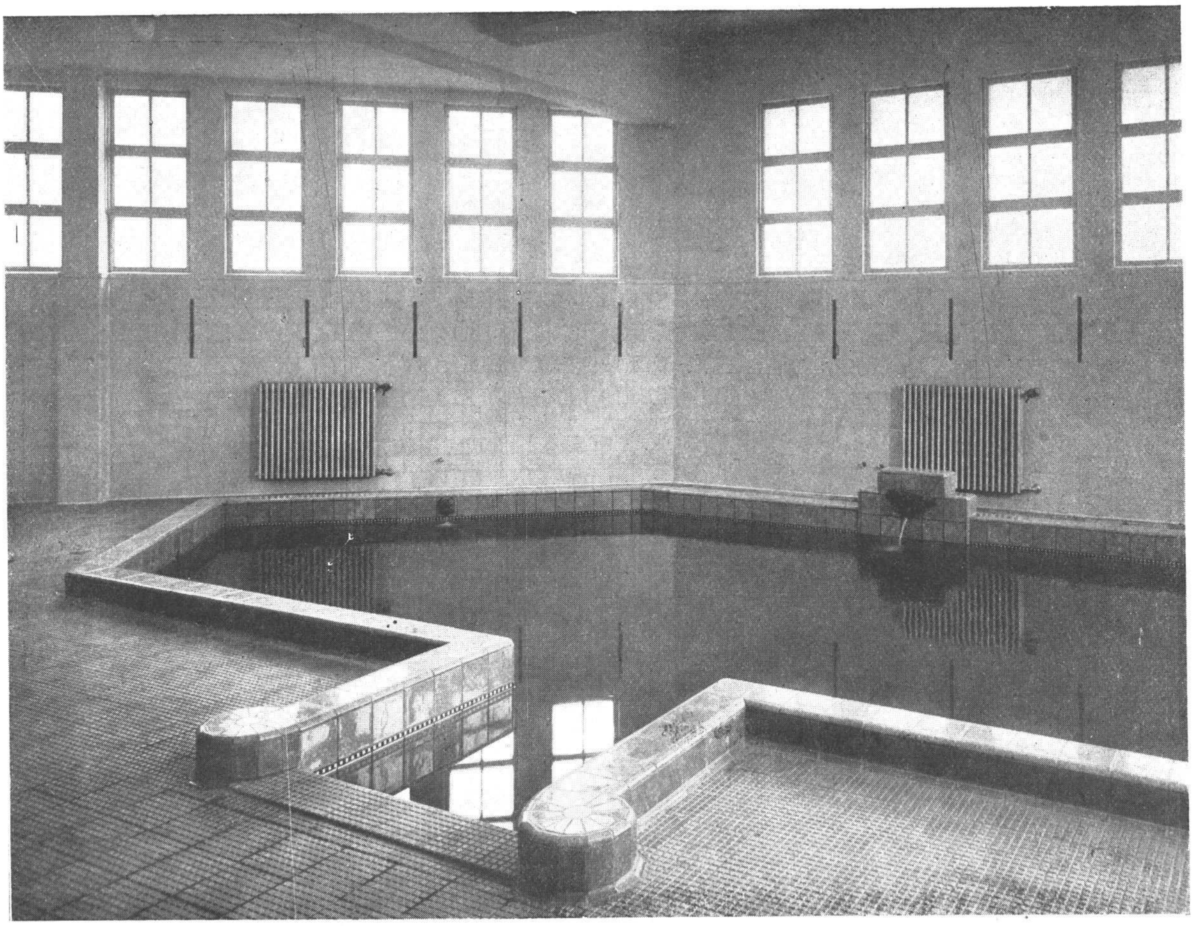
Sala de tercera clase



Sala de lactantes e incubadora

Nuevo Pabellón del Hospital Alemán

Arquitecto: Carlos A. Schmitt
(S. C. de A.)



Vista de la pileta de natación en el departamento de baño público



Fuente en el jardín

Nuevo Pabellón del Hospital Alemán

Arquitecto: Carlos A. Schmitt
(S. C. de A.)



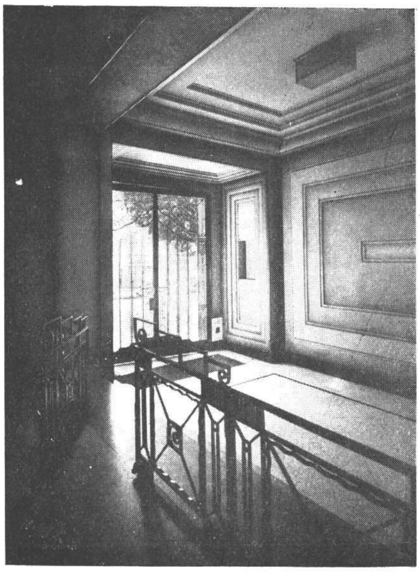
Fachada

Sanatorio del Dr. De Cusatis

Propiedad del Dr. Héctor De Cusatis
Calle Pueyrredón 845 - 53
Arquitecto: Alejandro Virasoro
(S. C. de A.)



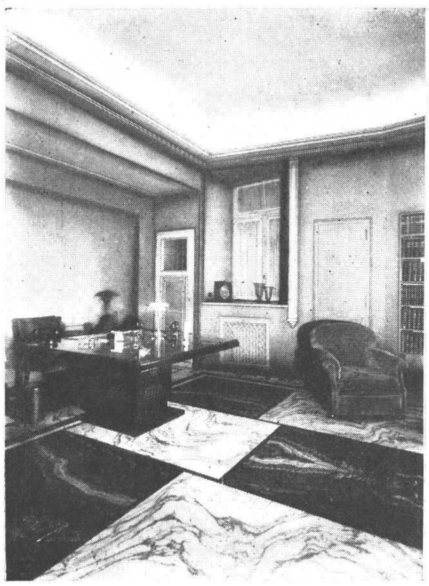
Vista del hall de entrada



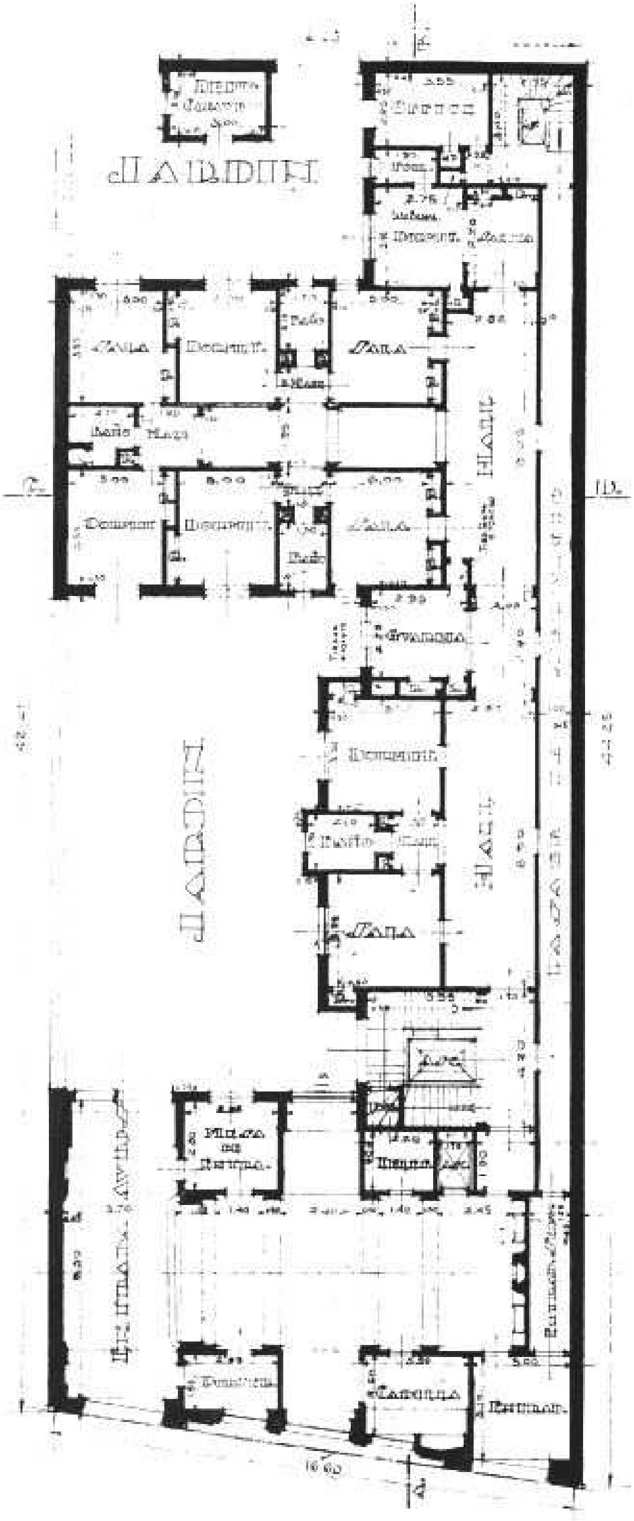
Vista de la entrada

Sanatorio del Dr. De Cusatis

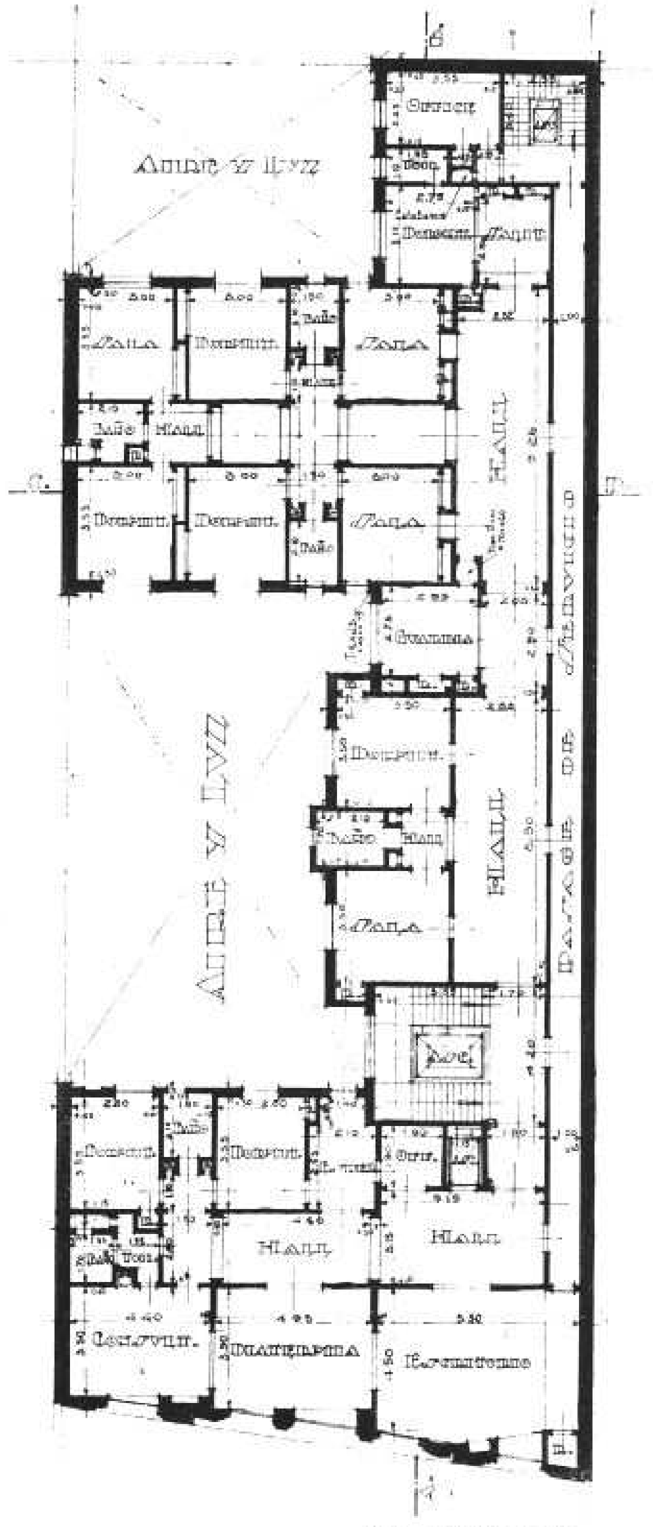
Arquitecto: Alejandro Virasoro
(S. C. de A.)



Escritorio privado del Dr. De Cusatis



Planta baja



Planta del primer piso

Sanatorio del Dr. De Cusatis

Arquitecto: Alejandro Virasoro
(S. C. de A.)



Detalle del gran hall



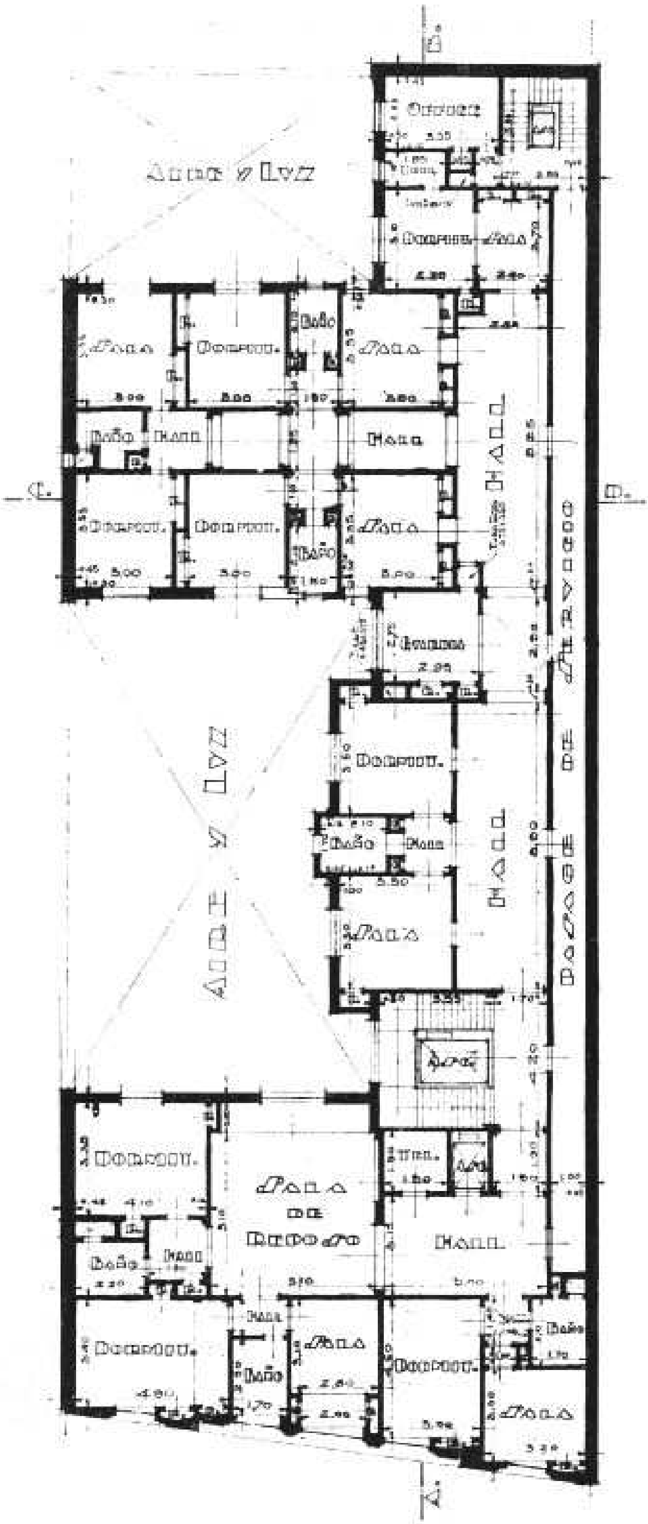
Sala de espera

Sanatorio del Dr. De Cusatis

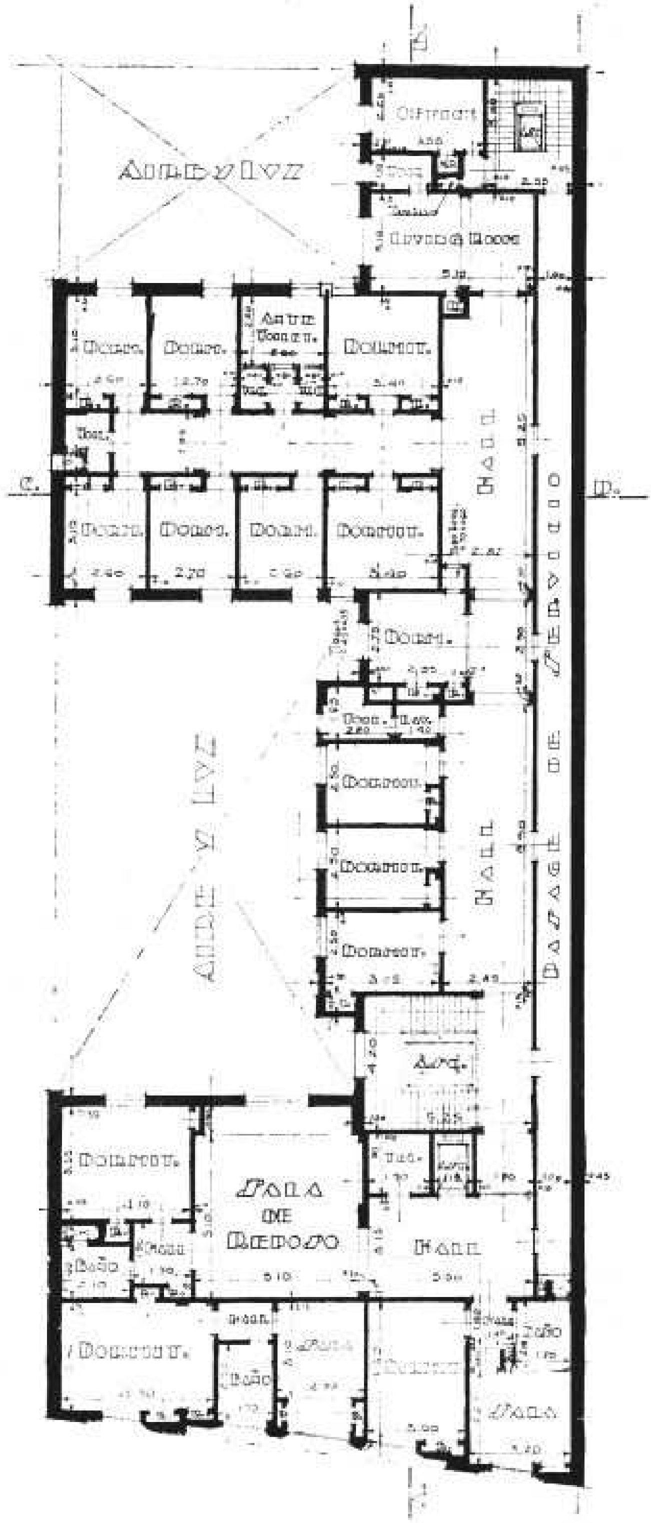
Arquitecto: Alejandro Virasoro
(S. C. de A.)



Pasaje a los departamentos



Planta del segundo piso

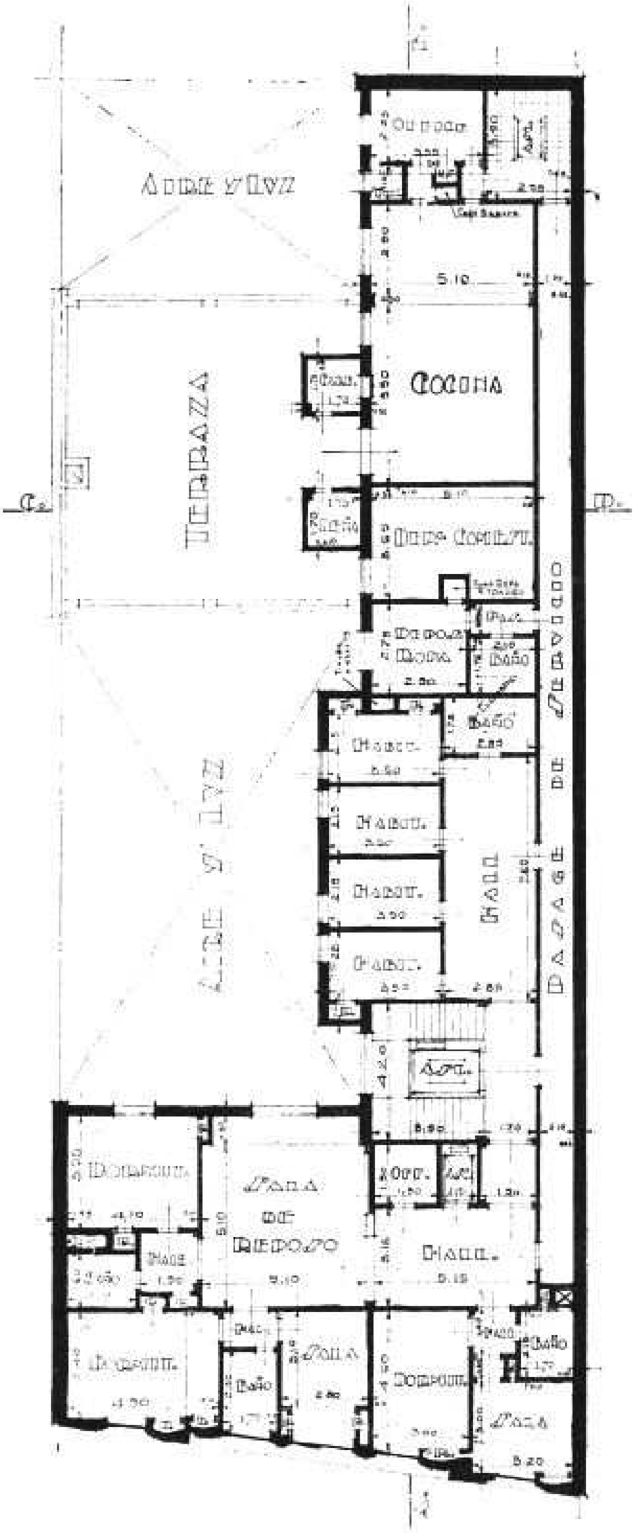


Planta del tercer piso

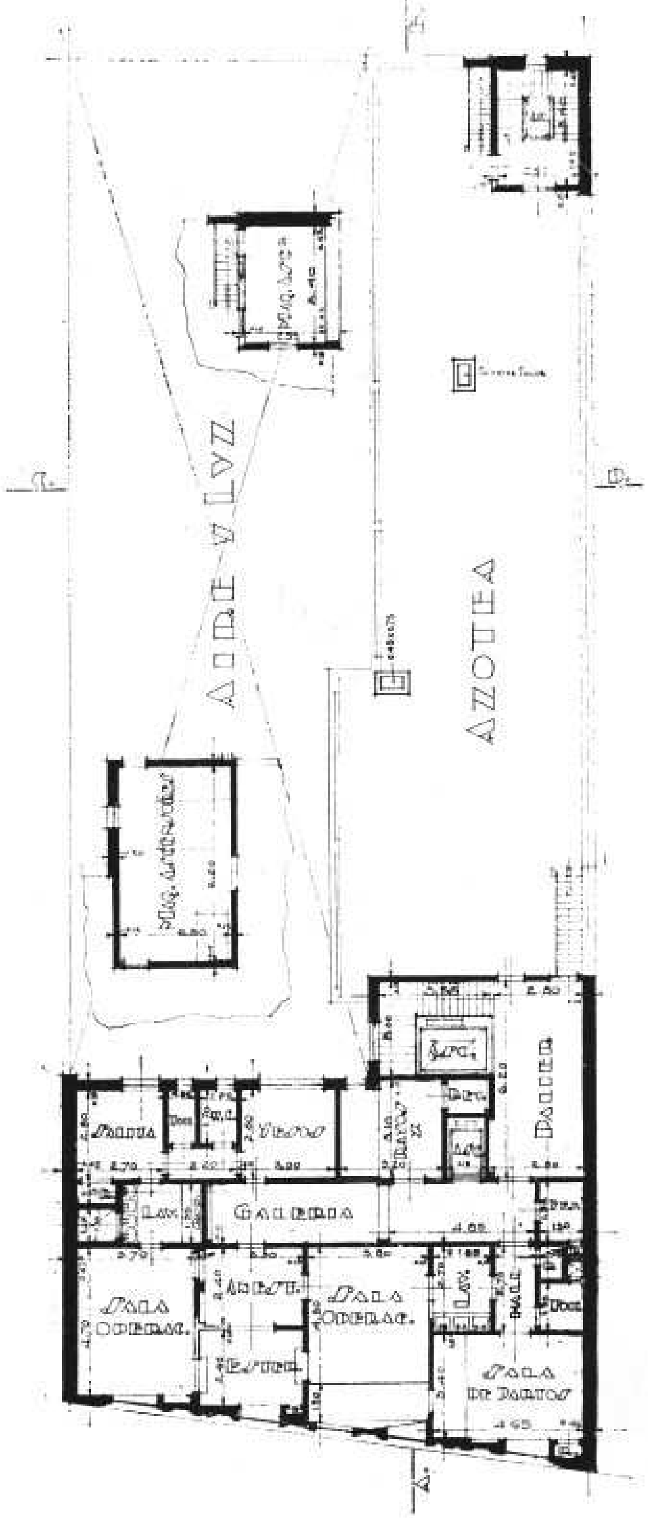
Sanatorio del Dr. De Cusatis

Arquitecto: Alejandro Virasoro

(S. C. de A.)



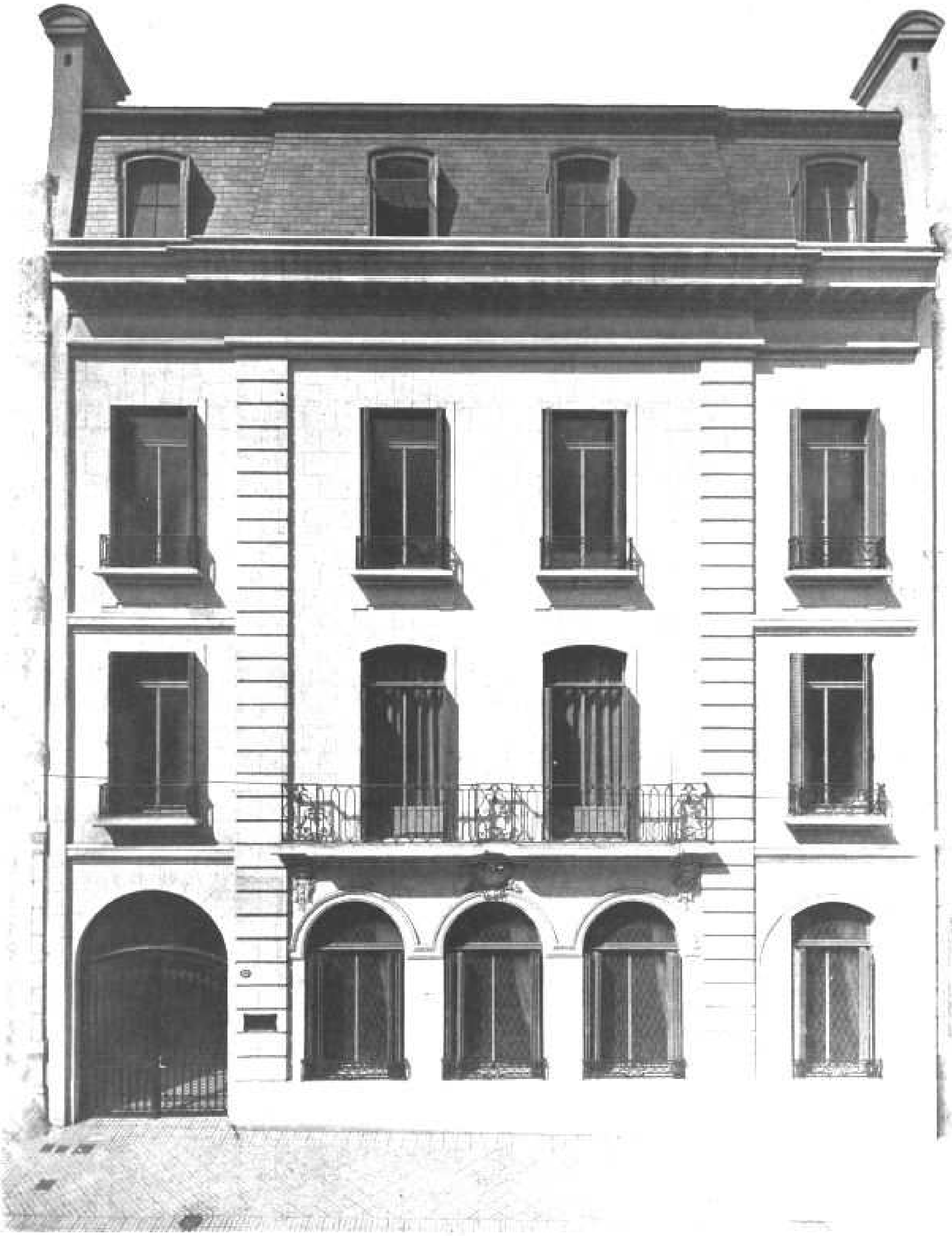
Planta del cuarto piso



Planta del quinto piso

Sanatorio del Dr. De Cusatis

Arquitecto: Alejandro Virasoro
(S. C. de A.)



Frente

Instituto Oto-rino-laringológico
Calle Cangallo 2150
Arqs. Pedro Berisso y Rosendo R. Martínez
(S. C. de A.)



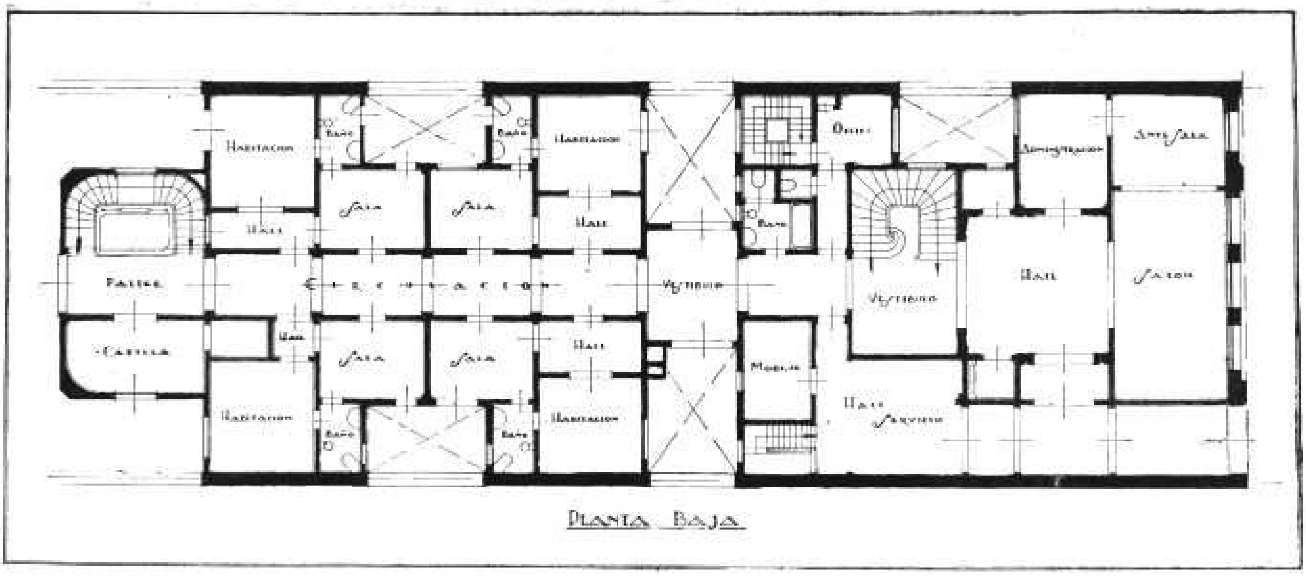
Hall principal y administración

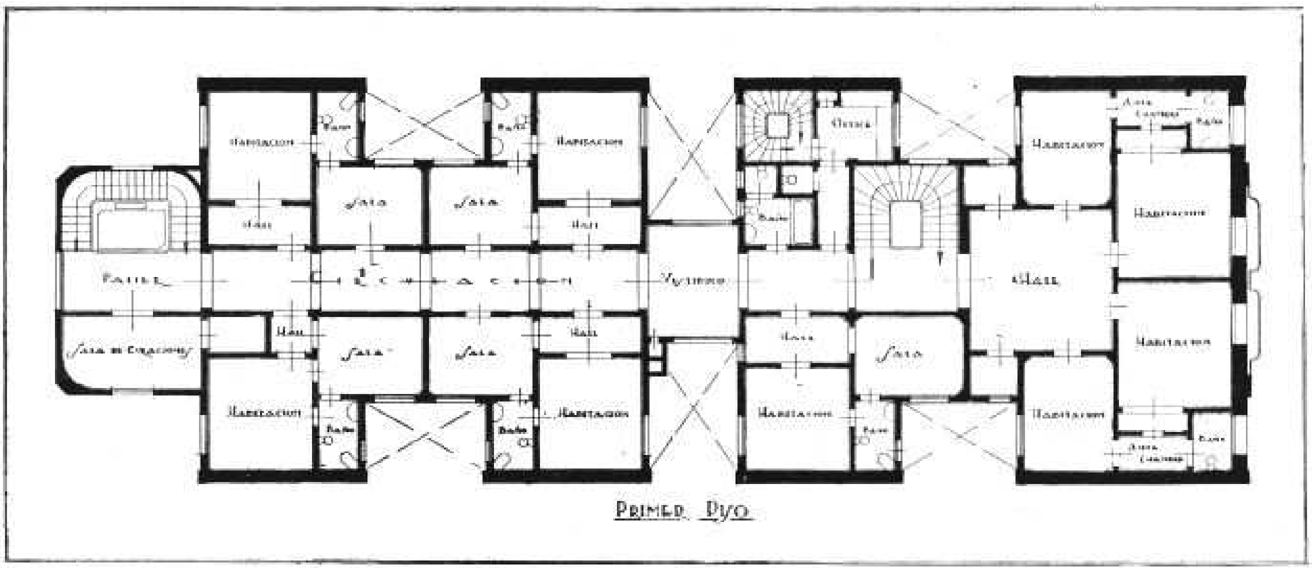


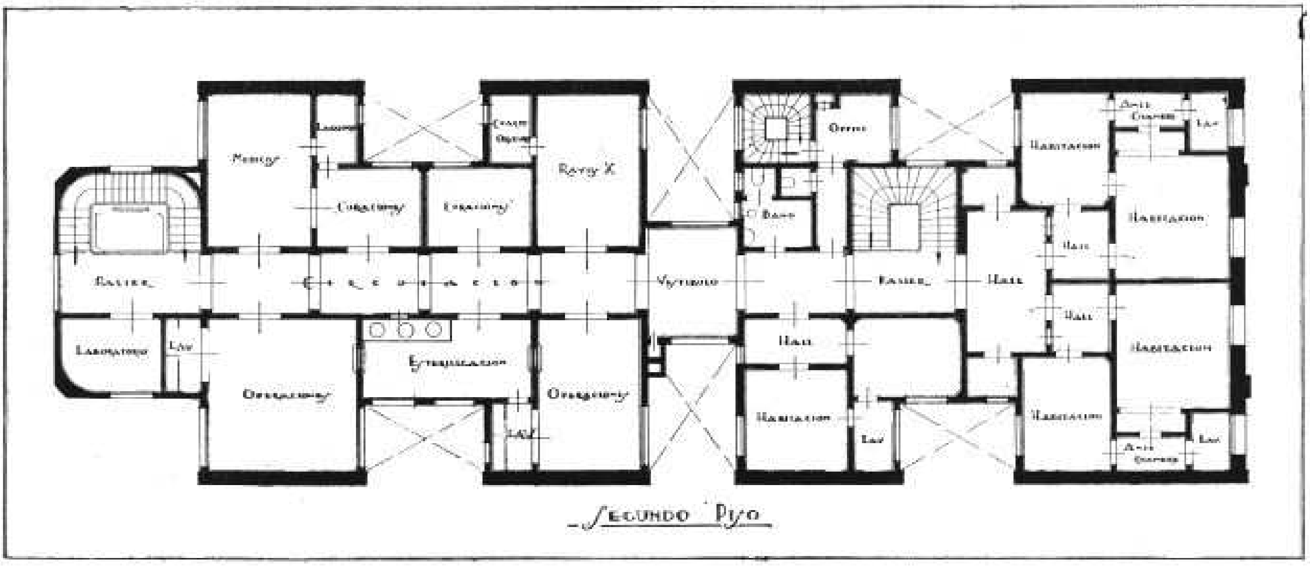
Vista del corredor a los departamentos de la planta baja

Instituto Oto-rino-laringológico

Arqs.: Pedro Berisso y Rosendo R. Martínez (S. C. de A.)







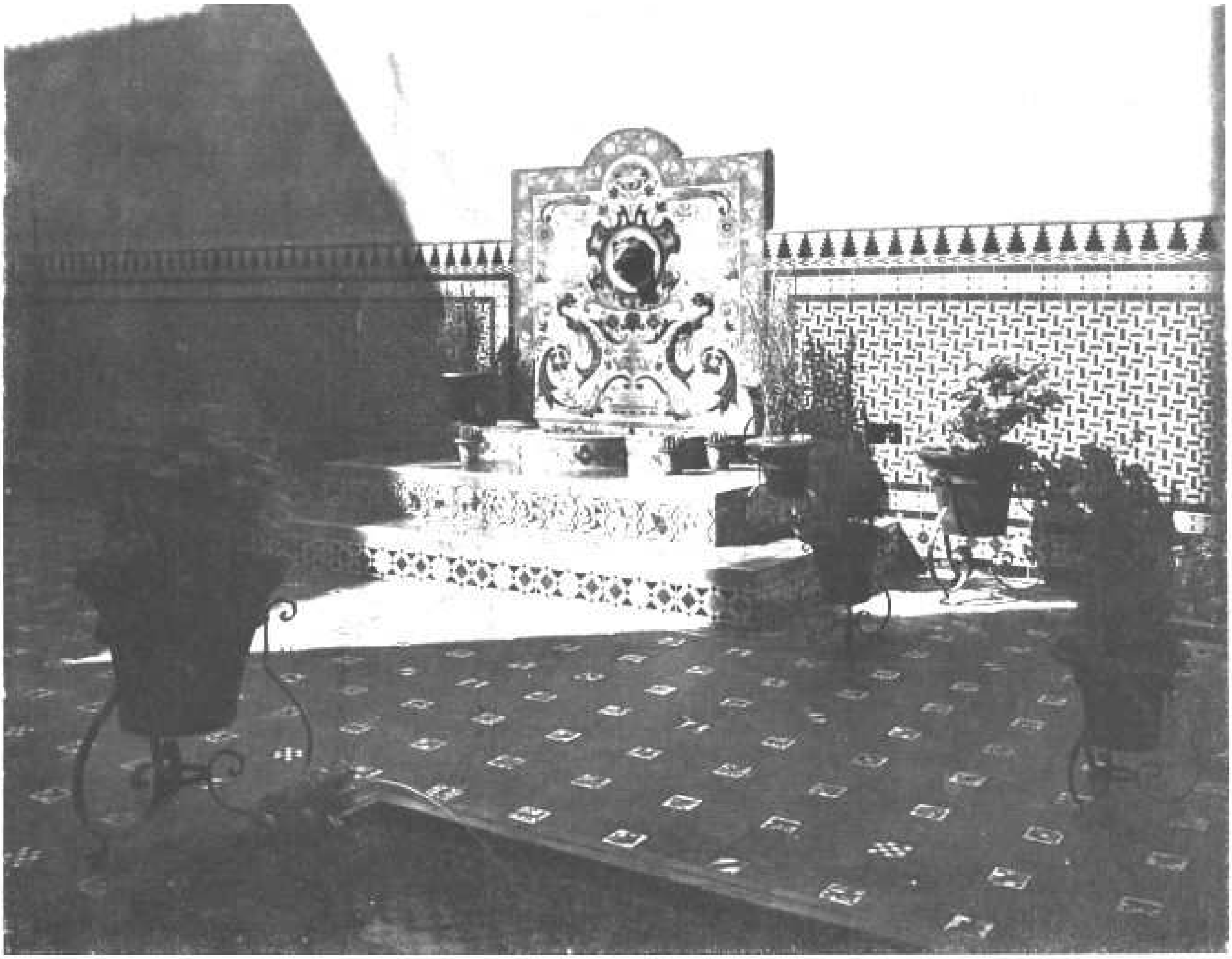
Instituto Oto-rino-laringológico

Arqs.: Pedro Berisso y Rosendo R. Martínez
(S. C. de A.)

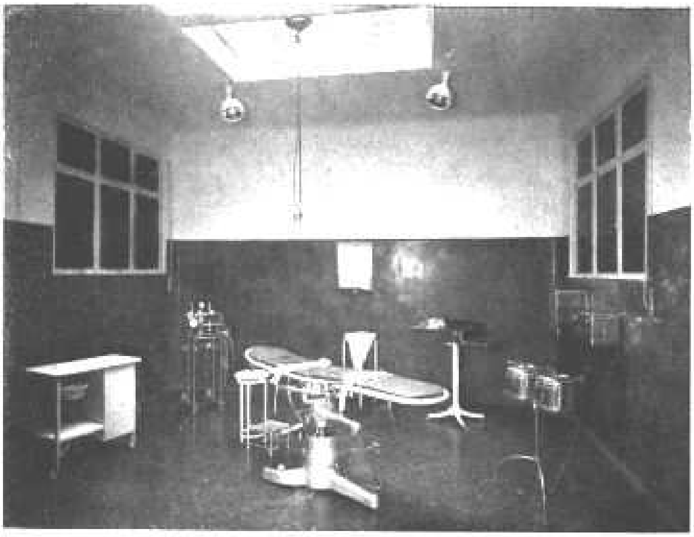


Sala de espera, vista desde la entrada

Instituto Oto-rino-laringológico
Arqs.: Pedro Berisso y Rosendo R. Martínez
(S. C. de A.)



Un detalle del patio andaluz y vista de la fuente



Vista de una pequeña sala de operaciones

Instituto Oto-rino-laringológico

Arqs.: Pedro Berisso y Rosendo R. Martínez
(S. C. de A.)



Sala vista desde el hall

Instituto Oto-rino-laringológico
Arqs.: Pedro Berisso y Rosendo R. Martínez
(S. C. de A.)

El problema del tráfico en Buenos Aires

Por JACOBO STOK
Ingeniero Civil

(Continuacion)

V. — ALGUNAS PARADOJAS EN MATERIA DE TRAFICO PORTEÑO

Matemáticamente, la diagonal es la menor distancia entre dos puntos. En materia de tráfico también puede serlo, pero... y esto es fundamental, siempre que se cumplan determinadas condiciones. Consideremos un caso particular nuestro: la Diagonal Norte. Es la menor distancia que existe entre las plazas Mayo y Lavalle; sin embargo, a ciertas horas del día, es posible llegar de una a otra en un tiempo menor recorriendo a través de otras calles una distancia mucho mayor. El más grave inconveniente de la Diagonal son sus cruces frecuentes y con ángulos agudos. Hay cruces distanciados no más de 20 m. El que sabe lo que significa marchar con un automóvil en nuestro trazado de calles en forma de damero, donde se le detiene cada 120 metros, podrá apreciar la enormidad que significan aquellos cruces. ¿Qué decir, entonces, del cruce representado por la figura 20? En ella se han indicado las diversas corrientes de tráfico con flechas cuyo grosor representa aproximadamente su caudal durante las horas de mayor movimiento. La confusa situación reinante en este famoso cruce es a duras penas dominada por tres agentes de tráfico. El esquema de la figura 20 muestra la gran cantidad de « interferencias » creadas por las diversas líneas de tráfico. Resultan 19 cruces en total. Esta situación apremiante no podrá ser resuelta con los famosos « rond-points » tan mentados en estos últimos años y que parecen ser la panacea de algunos « urbanistas ». La solución es dada solamente por cruces a desnivel.

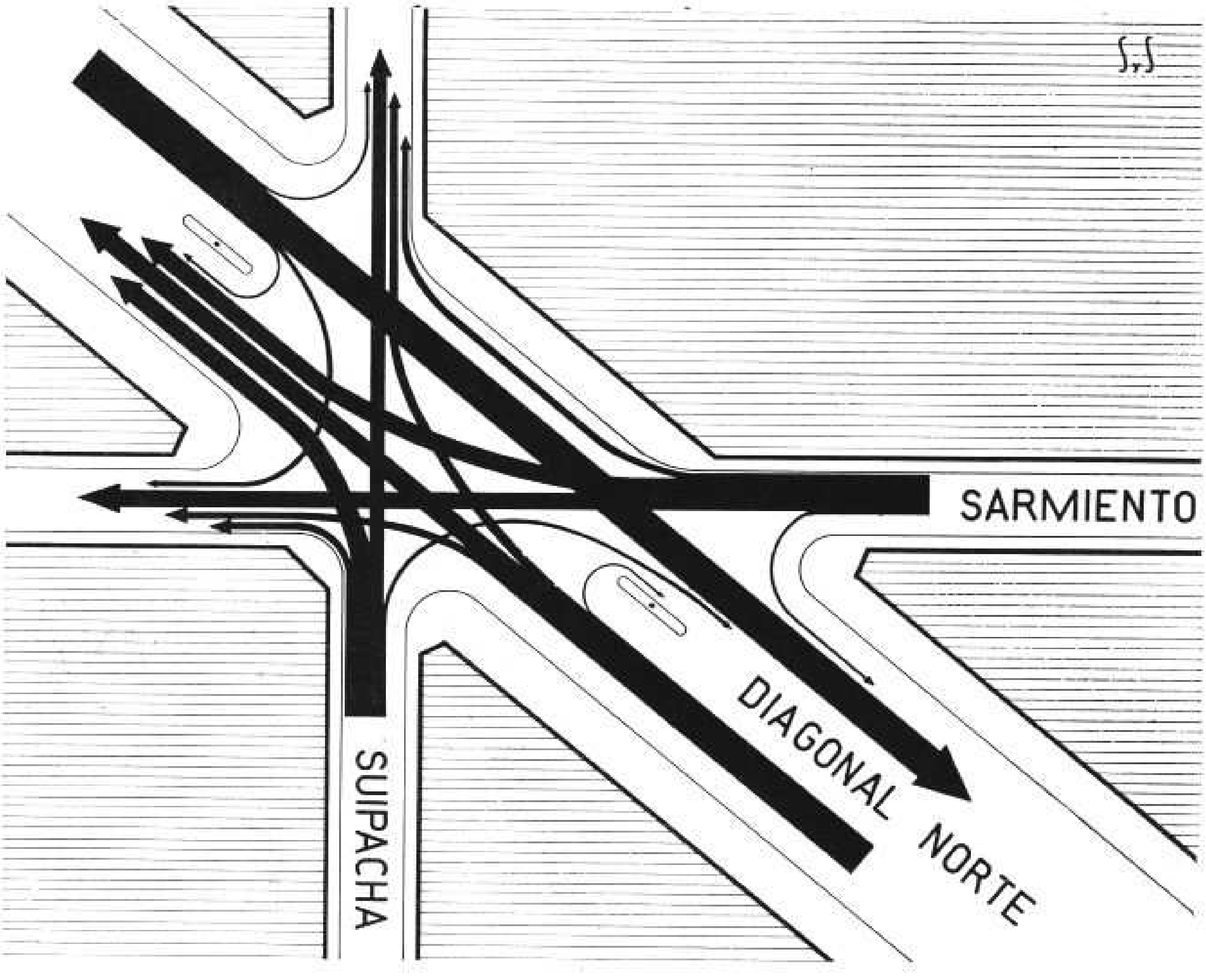


Fig. 20

Contemplemos ahora la cuestión velocidad.

Una vieja ordenanza del año 1921 fija en 30 km./hora la velocidad máxima permitida dentro del radio del municipio, para todo vehículo de tracción mecánica destina-

do al transporte de pasajeros. Hemos dicho vieja ordenanza, porque los diez años transcurridos desde el establecimiento de aquella disposición hasta la fecha han traído cambios fundamentales para la circulación de los vehículos automotores. Esta ordenanza, pues, no tiene ya razón de ser.

Tomemos un ejemplo práctico para poder establecer comparaciones. Hallemos la velocidad efectiva desarrollada y comparémosla con el ancho disponible para la circulación de los automóviles. En las estrechas calles de nuestro centro este ancho es aproximadamente igual a 2,50 m. debido a la presencia del tranvía y de los peatones que desbordan de las veredas de 1,20 m. de ancho. El promedio de la velocidad obtenida en el centro es de unos 11 km./hora. Dividiendo esta velocidad por el ancho de circulación, resulta 4,9. Confrontemos este resultado con el que da la Avenida Alvear, por ejemplo. La velocidad real promedia en su trecho de ancho menor, 11.50 m., es de 50 km./hora. Se obtiene así 4,35.

Resumiendo:

Velocidad comparada con el ancho de circulación

$$\text{Centro: } \ldots\ldots\ \frac{11 \text{ km./hora}}{2{,}50 \text{ m.}} = 4{,}9$$

$$\text{Avenida Alvear: } \frac{50 \text{ km./hora}}{11{,}50 \text{ m.}} = 4{,}35$$

Se llega de tal modo a resultados curiosos. En el centro se marcha más rápido que en la Avenida Alvear, o en ésta se circula más lentamente que en el centro. No hay, acaso, un contrasentido evidente en ello? ¿Por qué limitar la velocidad en la Avenida persiguiendo tenazmente a los contraventores de una ordenanza anticuada, cuando en el centro no se llega a alcanzar ni la mitad de la velocidad máxima permitida por aquélla? ¿Por qué no se emplea el numeroso personal de policía que controla los excesos de velocidad en controlar los excesos de lentitud?

Londres nos ofrece el ejemplo de una verdadera comprensión del problema. Allí no existen restricciones a la velocidad; en cambio, se penan severamente el manejo descuidado y la inobservancia de las señales de tráfico. ¿No puede hacerse algo análogo en Buenos Aires?

El cuadro siguiente es bien elocuente:

TRAFICO
Principales contravenciones municipales
Año 1930

C A U S A S	Número de las contravenciones	Importe de las multas respectivas
Obstrucción del tráfico	8.591	$ 42.955
Desobediencia de las señales...	7.825	» 117.375
Exceso de velocidad	5.829	» 116.580
Estacionamiento indebido	5.488	» 27.440
Falta de registro	4.953	» 99.060
	32.686	$ 403.410

Sugerimos que la Municipalidad declare «autostradas» a las avenidas Vértiz y Alvear desde Belgrano hasta la Recoleta, sin restricción alguna de velocidad. Se permitiría, durante ciertas horas, el cruce de las mismas cada 300 metros, por ejemplo, donde se situaría un agente de tráfico. En estas horas se prohibiría, pues, el cruce por otras esquinas que las fijadas. De esta manera se ganaría parte del tiempo que se pierde en los viajes en el centro.

Otro asunto interesante es el de las contravenciones municipales. En el año 1930 se registraron 48.739 en total. Las causas más numerosas de las mismas indican claramente la falta de comprensión de parte de los conductores de vehículos y agentes de policía: debe educárseles. En concepto de multas se ha recaudado una cantidad crecida; ésta aumentará con el incremento de los automóviles y con la congestión cada vez mayor. ¿No podría dedicarse una parte de estos ingresos a sufragar los gastos que demandaría un estudio científico e integral del tráfico?

VI. ESTADISTICAS

Las estadísticas son la base de todo trabajo de urbanismo. Sin ellas, todo plan elaborado carece de bases serias y conduce a resultados completamente distintos de los que imaginara su autor.

Es preciso saber: dónde y cómo viven los habitantes de la ciudad (superficie de las habitaciones, número de metros cuadrados que corresponden a cada habitante, número de camas por pieza, habitaciones higiénicas y malsanas); dónde trabajan (en su casa, en negocios, oficinas, fábricas, usinas); dónde están situados los diversos lugares de trabajo; por cuáles medios se llega hasta ellos (ferrocarril, subterráneo, tranvía, ómnibus, etc.); cuál es el tiempo que emplea cada habitante en llegar al lugar de su trabajo; cuáles son los puntos de la ciudad donde la congestión del tráfico es mayor; cuáles son las calles de tránsito rápido; cómo se pueblan los suburbios (densidad, ubicación de las aglomeraciones, régimen de acceso); etc.

Se dice que abundan las estadísticas. Perfectamente; pero debe elaborarse esta masa para ser «digerida», por decirlo así, por los ingenieros y arquitectos. Lo que constituye una lectura estadística no es la masa de los documentos y datos compilados, es el sentido de la encuesta realizada, el objeto mismo de la encuesta; es la manera cómo son presentados los frutos de aquélla. Los gráficos claros permiten compenetrarse inmediatamente de la cuestión tratada, sin texto ni pérdida de tiempo.

¿Cómo es posible urbanizar Buenos Aires, ciudad que con sus satélites encierra una población de tres millones de habitantes, si carece de los elementos estadísticos necesarios?

VII. — ACCIDENTES DE TRAFICO

Son la expresión más palpable del complejo problema del tráfico metropolitano.

Debido a las causas anteriormente citadas, el número de los accidentes aumenta continuamente. La pérdida de vidas humanas y los sufrimientos de los heridos, amén de los daños materiales, son factores más que suficientes que obligan a atacar de lleno la triste situación planteada.

En el año 1930 se produjeron en la Capital Federal los accidentes consignados en el cuadro siguiente:

Muertos y heridos a consecuencia de accidentes y choques — Año 1930

V E H I C U L O S	Muertos	Heridos	TOTAL
Automóviles particulares	111	2.565	2.676
Omnibus	26	1.010	1.036
Vehículos de tracción a sangre	4	798	802
Camiones	59	712	771
Tranvías	14	649	663
Taxímetros	5	452	457
Motocicletas	2	335	337
Bicicletas	2	278	280
Ferrocarriles	12	220	232
Autos « colectivos »	4	194	198
Varios	16	79	95
Total	255	7.292	7.547

Suman 7.547 accidentes en total. Son 20,7 por día y representan 3,5 accidentes por cada mil habitantes. Como se ve, los automóviles particulares ocupan el primer puesto entre los causantes de accidentes, hecho ampliamente explicable por su difusión. Le siguen en el orden de los casos fatales los camiones y ómnibus.

Pero cambia completamente la importancia de los distintos vehículos como causantes de accidentes si se examina este cuadro:

Accidentes causados por cada 100 unidades Año 1930

Motocicletas	68,8
Omnibus	56,5
Tranvías	26,8
Autos « colectivos »	9,9
Taxímetros	6,8
Autos particulares	6,6
Camiones	6,4

Si descartamos las motocicletas, que en el año 1930 produjeron sólo dos casos fatales, resulta que los ómnibus son los vehículos más mortíferos, con lo que se comprueba lo dicho anteriormente.

He aquí ahora las

Causas principales de los accidentes producidos Año 1930

C A U S A	Muertos	Heridos	TOTAL
Imprudencia o negligencia de la víctima	168	4.558	4.726
Por subir o descender del vehículo en marcha	22	1.332	1.354
Menores jugando en la calle	12	550	562
Exceso de velocidad	51	441	492
Incumplimiento de las ordenanzas municipales	—	283	283

Este cuadro demuestra de una manera precisa la necesidad de una educación intensiva e inteligente de los peatones, pasajeros y conductores de vehículos, y enseña, también, que los excesos de velocidad ocupan recién el cuarto lugar como causas de accidentes. Esto confirma nuestra aseveración anterior respecto a la necesidad de abandonar las ordenanzas que fijan límite a la velocidad.

Véase también la falta de educación de los peatones y conductores en el cuadro siguiente, que indica el lugar de los accidentes:

Año 1930

A mitad de cuadra se produjeron		3.797	accidentes
Pasando la bocacalle	»	1.500	»
Al llegar a la bocacalle	»	1.425	»
Al cruzar la bocacalle	»	825	»

Los gráficos de la figura 21 enseñan la distribución de los accidentes según las horas y los días de la semana. Se obtiene así su peligrosidad relativa.

Muchos accidentes se deben a la mala conservación de los vehículos. Frenos deficientes, mecanismos de dirección no ajustados, malos neumáticos, deficiencia o falta de luces reglamentarias, etc., conducen a aumentar el ya grande número de accidentes. Las estadísticas compiladas en 1928 por el Estado de Massachussetts demuestran que el 15 % de los accidentes fatales se deben a la mala conservación de los automóviles.

VIII. — EDUCACION Y REGLAMENTACION

Instruir la población sobre las modalidades del tráfico es actualmente tan importante como el tráfico mismo. Así como se evita la propagación de muchas enfermedades instruyendo convenientemente al público, debe educársele también a fin de reducir el número de víctimas que causan los distintos vehículos.

Empecemos por educar a los niños en las escuelas, enseñándoles el modo de conducirse en la calle, cómo deben cruzarla, cómo deben ascender y descender del tranvía y del ómnibus, mostrarles los peligros a que se exponen jugando en la calle, etc. Los Estados Unidos nos ofrecen un admirable ejemplo de lo que puede la educación racionalmente organizada. A pesar de que el número de casos fatales debidos a los accidentes de tráfico ha ido continuamente en aumento, el de los niños ha permanecido estacionario y aun ha disminuído en algunos Estados. Esto se debe a la enseñanza que se les imparte en las escuelas y a la organización de las llamadas « patrullas de seguridad », que son niños mayores que se encargan de acompañar un grupo de menores en el camino de ida y vuelta de su casa a la escuela.

También ha de educarse a los agentes de policía. Su incomprensión dificulta el flujo normal del tráfico en vez de facilitarlo. Sería ocioso querer referir aquí todos los detalles de aquélla, ya que cada uno de nosotros los ve diariamente.

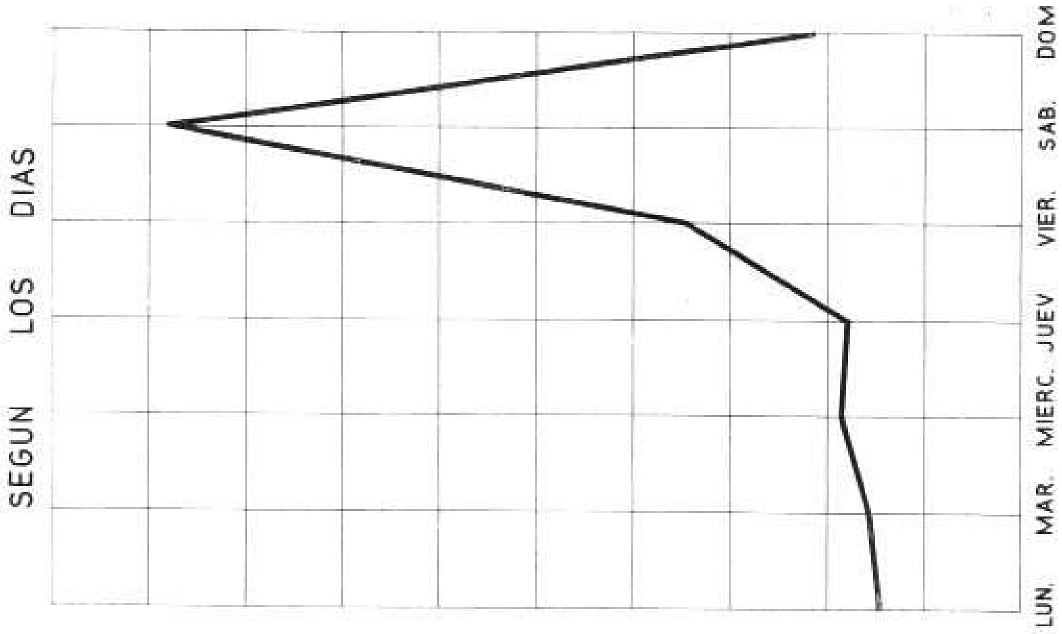
La educación del público en general, conductores de vehículos y peatones, debe llevarse a cabo empleando todos los medios conocidos. A fin de que dé buenos resultados, es preciso hacerla en forma tenaz y perseverante. Conferencias, artículos en los diarios y revistas, encuestas públicas, concursos, « affiches », indicaciones por radiotelefonía, etc., constituyen factores importantes de la educación. Esta debe comprender todos los aspectos que presenta el tráfico actual.

La reglamentación constituída por leyes y ordenanzas debe basarse en un plan orgánico e integral, elaborado en la forma que describiremos más adelante. Sólo así se-

rá posible conseguir su estricto cumplimiento, porque el público es reacio al acatamiento de disposiciones anticuadas y de ordenanzas que no comulgan con el espíritu de la época.

Volvamos, como tantas otras veces, a citar el ejemplo de los Estados Unidos, maestros indiscutibles en todo lo que significa tráfico. En 1924, Herber Hoover, entonces Secretario de Comercio, organizó la « Conferencia Nacional sobre Seguridad en Calles y Caminos » (National Conference on Street and Highway Safety), con el fin principal de reducir el gran número de accidentes de tráfico. Importantes instituciones técnicas y comerciales colaboraron con el Ministerio de Comercio en la organización y financiación de esta Conferencia, que ha tenido lugar en 1924, 1926

DISTRIBUCION DE LOS ACCIDENTES AÑO 1930



HORAS	ACCIDENTES
DE 0 - 8	1147
8 - 9	431
9 - 12	1031
12 - 14	963
14 - 16	763
16 - 18	948
18 - 24	2264
TOTAL.	7547

DIAS	ACCIDENTES
LUNES	1017
MARTES	1021
MIERCOLES	1032
JUEVES	1029
VIERNES	1096
SABADO	1309
DOMINGO	1043
TOTAL.	7547

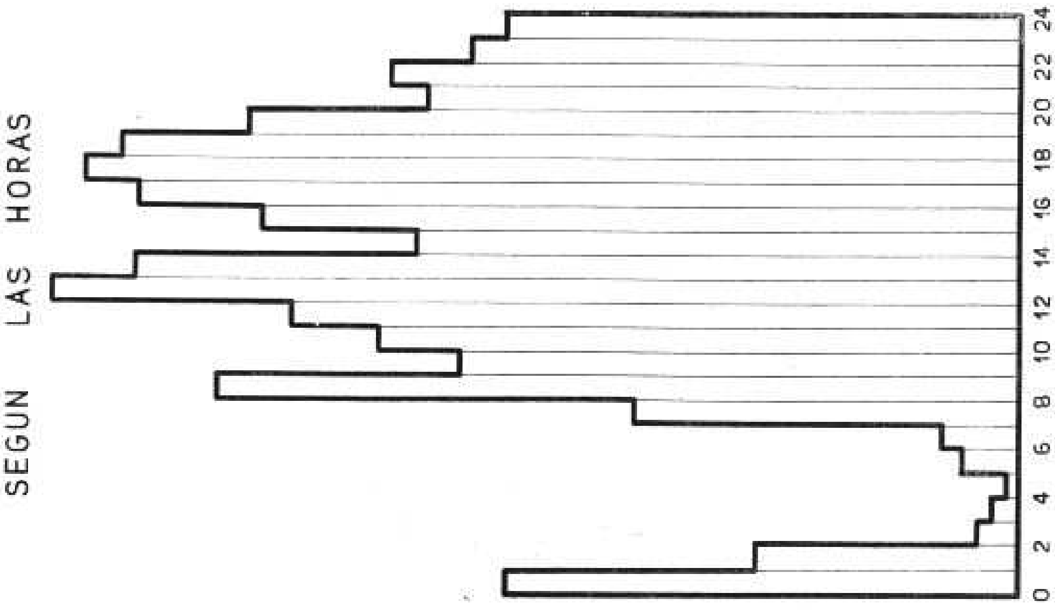


Fig. 21

y 1930. Sus resultados ejercieron enseguida una acción benéfica, ya que se ha ocupado de todos los temas. Constituye el trabajo más importante de la « Conferencia Nacional sobre Seguridad en Calles y Caminos » la confección de un código uniforme de vehículos y una ordenanza municipal modelo que fueron adoptados por muchos Estados y ciudades de la Unión.

IX. — PERDIDAS OCASIONADAS POR LA CONGESTION DEL TRAFICO

Cuando se retarda la circulación, se retarda el trabajo. Las consecuencias de este retardo son graves: se disminuye la producción, se disminuye el intercambio comercial, se detiene la fuerza creadora de nuestra ciudad, que regula la de todo el país. Es un desperdicio que gravita sobre la economía nacional. Expresar en cifras tales pérdidas es imposible. Sin embargo, podemos obtener una idea de esta pérdida en cuanto se refiere a la parte capaz de ser avaluada.

Esta pérdida se compone:

1º) del tiempo perdido en esperas;

2º) del consumo de los motores durante la espera y el arranque;

3º) de la fatiga y desgaste anormales del material como consecuencia de los frecuentes arranques y frenados.

1º — **TIEMPO PERDIDO EN ESPERAS.** — Buenos Aires tiene, en cifras redondas, 29.000 automóviles particulares, 8.800 taxímetros, 10.000 camiones y 2.000 ómnibus; deben agregarse los 11.000 vehículos que vienen diariamente de los pueblos vecinos.

Supongamos que circulen por día:

20.000 automóviles particulares durante 2 horas, son	40.000 horas
8.000 taxímetros durante 6 horas, son....	48.000 »
8.000 camiones durante 6 horas, son.....	48.000 »
1.800 ómnibus durante 6 horas, son.....	10.800 »
9.000 vehículos de los pueblos vecinos durante 3 horas, son	27.000 »
Resultan por día	173.800 horas

Se puede comprobar que cada viaje en el centro hace perder de 1/7 a 1/3 del tiempo total del viaje normal. Admitamos que el tiempo perdido sea 1/5 del total y tendremos:

$$\frac{173.800 \text{ horas}}{5} = 34.760 \text{ horas perdidas por día.}$$

Esto representa aproximadamente 12.700.000 horas perdidas durante el año.

Estimando el valor de cada hora en 2,00 $ m|n., se tiene el monto de la pérdida total:

$$12.700.000 \times 2 = 25.400.000 \text{ \$ m|n.}$$

2º — **CONSUMO DE LOS MOTORES DURANTE LA ESPERA Y EL ARRANQUE.** — Consideremos vehículos de potencia mediana. Sus motores consumen aproximadamente 5 litros de nafta por hora, girando en vacío. En los 12.700.000 horas de espera gastamos 63.500.000 litros de nafta, a $ 0,22 el litro. Son 13.970.000 $ m|n. de gastos inútiles al año.

Nos llevaría a cálculos muy laboriosos la estimación de las pérdidas causadas por la fatiga y desgaste anormales del material como consecuencia de los frecuentes arranques y frenadas.

Resumiendo, tenemos:

Valor del tiempo perdido en esperas..	25.400.000 $ m|n.
Gastos inútiles de nafta	13.970.000 » »
	39.370.000 $ m|n.

Suman aproximadamente 40.000.000 $ m|n. las pérdidas capaces de ser expresadas en cifras. No es posible calcular, siquiera aproximadamente, los demás factores que componen la congestión del tráfico.

X. — LO QUE DEBE HACERSE EN BUENOS AIRES

Debe hacerse algo análogo a lo que se hizo en Chicago, donde la Asociación de Comercio organizó una comisión de tráfico integrada por técnicos municipales, miembros del Consejo de la Ciudad, representantes del comercio, etc. Esta comisión tuvo así más de 60 miembros que se repartieron el trabajo, y cuyas conclusiones fueron solicitadas por 37 ciudades de 24 países extranjeros.

Es interesante consignar aquí algunos párrafos del artículo publicado en « Nation's Business » por un miembro prominente de esa comisión, Elmer Stevens, gerente general de una gran empresa comercial de Chicago:

« El problema del tráfico es de vital importancia para los comerciantes de cualquier ciudad.

« Cada uno de nosotros es un experto en materia de tráfico y podría regularlo mejor de lo que se hace actualmente. Cada uno de nosotros aprovecharía de buena gana cualquier ocasión para tomar parte en el estudio, manejo y control del tráfico. Y entonces, si mi propio caso es típico, nos daríamos cuenta de lo poco que sabemos acerca de uno de los más complicados problemas ».

« Se ha calculado que la congestión del tráfico cuesta a la ciudad de Chicago la suma de 2.000.000.000 de dólares al año. Por supuesto, cada uno de nosotros paga su parte de esta suma, aunque no lo sepamos a ciencia cierta. En Nueva York, para que les lleven sus « grape fruits » desde la estación del ferrocarril hasta la puerta de su casa, las personas pagan casi tanto como cuesta el traerlas desde Florida; ellas pagan este impuesto invisible ».

« Algunas de las consecuencias económicas de la congestión del tráfico tienen un efecto muy palpable sobre nuestra situación financiera individual. Nuestras tiendas, oficinas, Bancos, hoteles, etc., han sido ubicados en lugares de fácil y adecuado acceso. ¿Para qué sirve, por ejemplo, la mejor tienda del mundo si la gente no puede llegar a ella? Nuestras calles son realmente una parte de nuestros establecimientos; sin ellos la actividad sería nula. Cualquier cosa que disminuya la utilidad de las calles significa un golpe para nuestra prosperidad. En otras palabras, como dijo uno de nuestros expertos, « el valor de una propiedad depende de las facilidades de acceso que se ofrezcan ».

FE DE ERRATAS

En la primera parte de este artículo, aparecida en nuestro número anterior, se han deslizado los siguientes errores:

Pág.	Col.	Línea	Donde dice:	Debe decir:
188	I	15.....	« orgullo del propietario » ...	« orgullo de propietario ».
190	II	19.....	« da el tráfico »	« da el gráfico ».
190	II	28.....	« en el 1840 »	« en el año 1940 ».
192	I	Cuadro.	« automóviles prestados »	« automóviles particulares ».
193	II	53.....	« en un problema »	« es un problema ».



Perspectiva

TRABAJO DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA

Tema: "Un Casino sobre la playa"

Arquitectura V.° Curso - Examen libre complementario
Por el Alumno: M. Mansilla Moreno
Profesor: René Karman
Año 1931

Se proyectará un gran casino sobre una playa de mar. Se deja en completa libertad en cuanto a la forma adoptada como a la superficie cubierta, no debiendo pasar la máxima dimensión de 80 mts. La composición comprenderá tres pisos principales:

PISO BAJO, al nivel de la playa: Hall de entrada principal; entrada independiente al teatro (800 espectadores), con boleterías, etc., platea baja y dependencias, orquesta, escenario, camarines y depósitos; bar; entrada independiente del balneario, casillas de baño y dependencias; peluquería, duchas, etc.; galerías con locales para negocios; servicios generales del Casino y entrada principal a la sala de juego.

PISO PRINCIPAL: Hall de llegada de las escaleras y ascensores, gran comedor dancing, terraza-comedor y terrazas, comedores; office, cocina y dependencias; gran galería; bar; salón de ruleta, sala de baccarat, caja, local para director y dependencias; tertulia del teatro, a nivel del primer piso y dependencias; dirección del Casino, contaduría etc.; guardarropas necesarios, ws. cs. toilets.

PISO ALTO: Llegada de las circulaciones verticales, bar y dependencias; terraza-jardín.

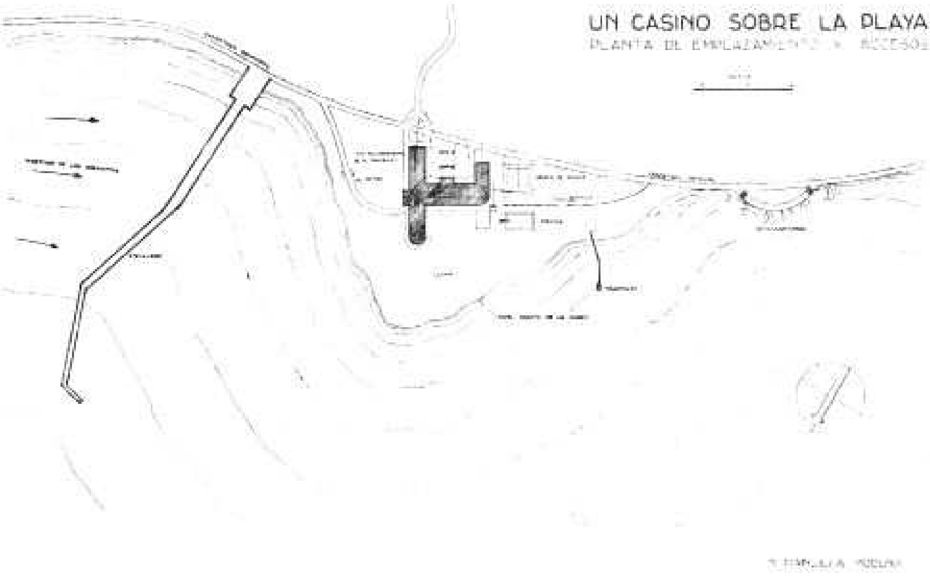
Se podrá disponer en un entrepiso las dependencias de la ruleta, salas de descanso de croupiers, etc.; una segunda tertulia del teatro y servicio general del Casino.

Se harán: a la escala de 1/200 las cuatro plantas principales, la fachada lateral, la fachada posterior y el corte longitudinal; a la escala de 1/100 la fachada principal; perspectivas facultativas y planta de emplazamiento con indicación de acceso.

Para el esquicio se harán: a la escala de 1/500, la fachada principal, el corte longitudinal y las dos plantas principales. El proyecto se desarrollará durante ocho días hábiles.



Frente



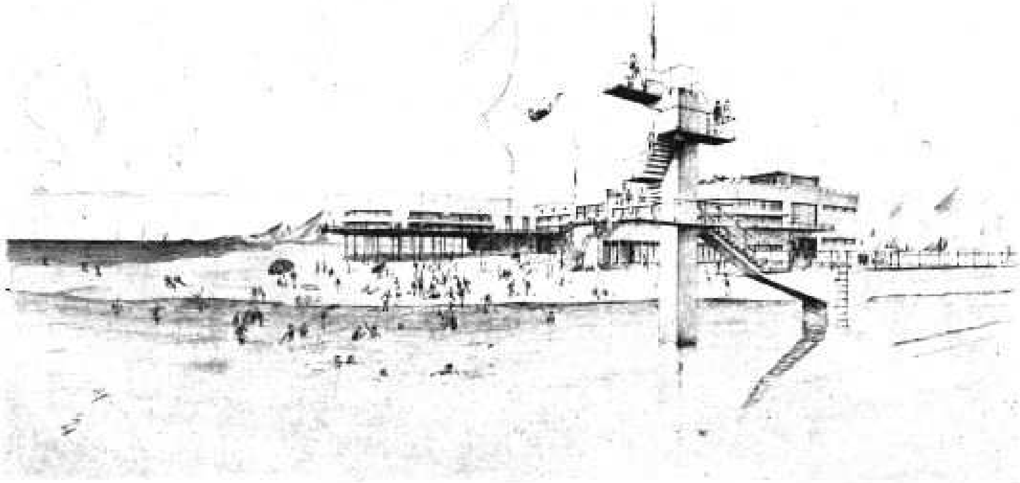
Planta de emplazamiento y accesos



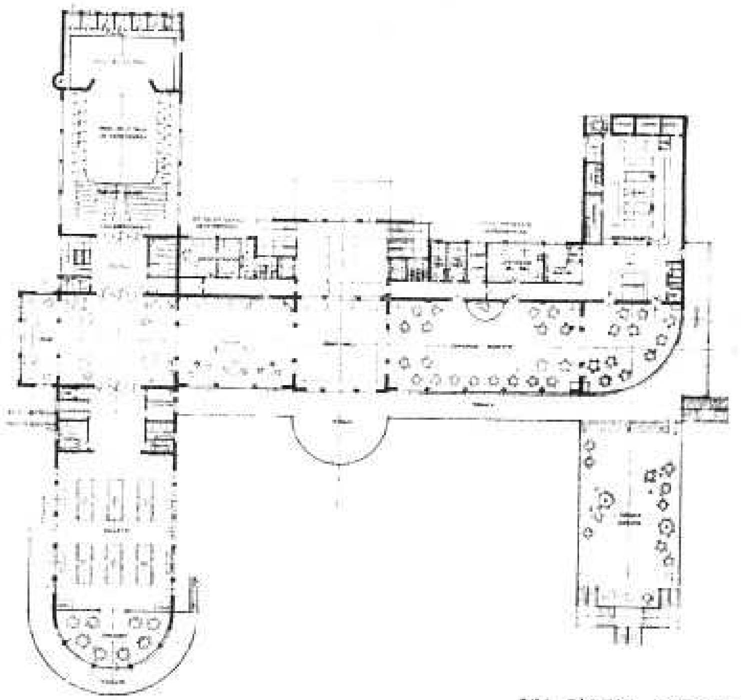
Planta a nivel de la playa

Tema: "Un Casino sobre la playa"

Por el Alumno: M. Mansilla Moreno
Profesor: René Karman
Año 1931



Vista general y trampolín



Tema: "Un Casino sobre la playa"

Por el Alumno: M. Mansilla Moreno
Profesor: René Karman
Año 1931



Perspectiva

TRABAJO DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA

Tema: "Chalet para un Club de Golf"

Arquitectura III^er. Curso

Por el Alumno: Antonio J. R. Varela

Profesor: René Karman

Año 1931

Emplazado frente a un terreno de Golf, el chalet se acompañará con pórticos, terrazas, escalinatas, etc.

El edificio constará de:

PLANTA BAJA: Hall, comedor, bar, office, cocina y anexos; guardarropa, lavatorios, w. c., peluquería; pequeñas dependencias para secretaría, primeros auxilios, etc.; escalera principal y escalera de servicio.

PISO ALTO: Sala o salas para roperos-armarios para 200 socios, salas de duchas, baños, w. c., peluquería, etc.; piezas para depósitos y habitaciones del encargado.

SUBSUELO: En parte solamente del conjunto, para depósito de útiles, calefacción y servicio.

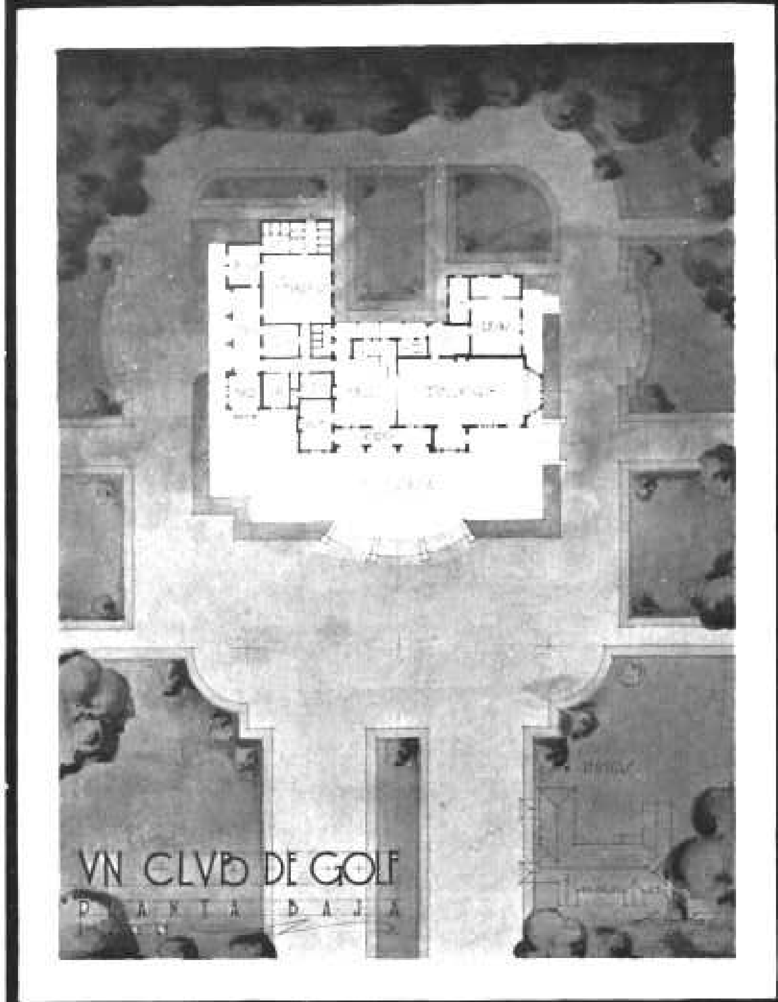
La mayor dimensión del edificio no pasará de 40 mts.

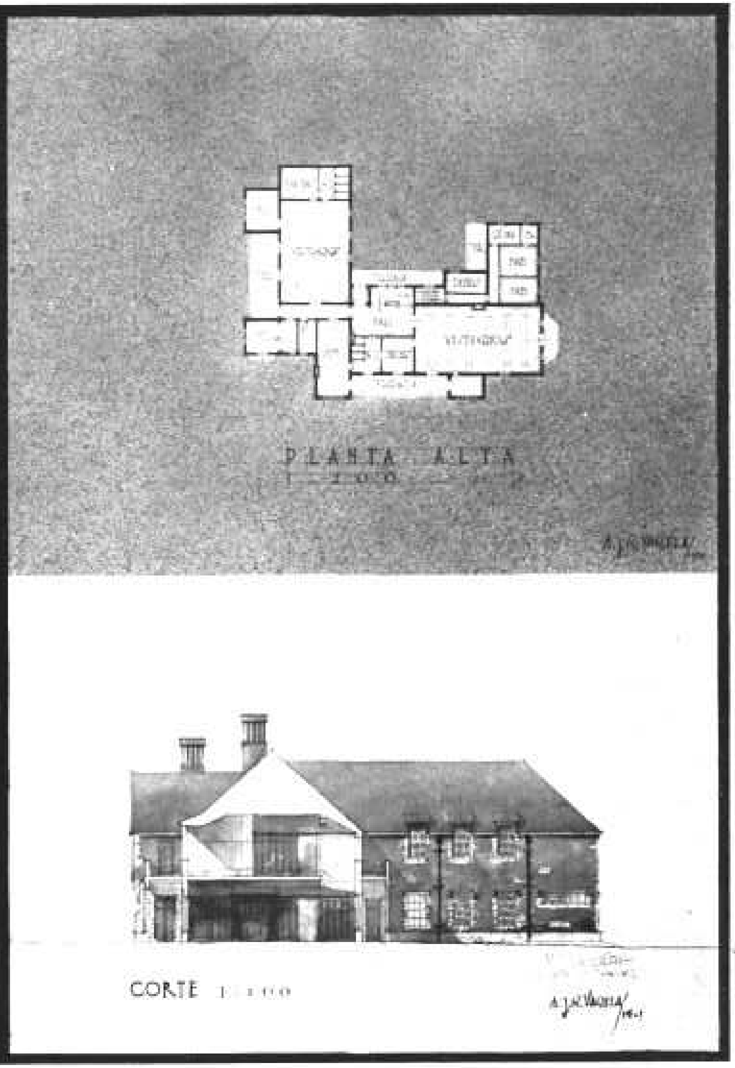
Se harán: a la escala de 1/300, las dos plantas; a la escala de 1/100 la fachada principal, el corte perpendicular y una fachada lateral o perspectiva.



VN CLVB DE GOLF
FACHADA PRINCIPAL

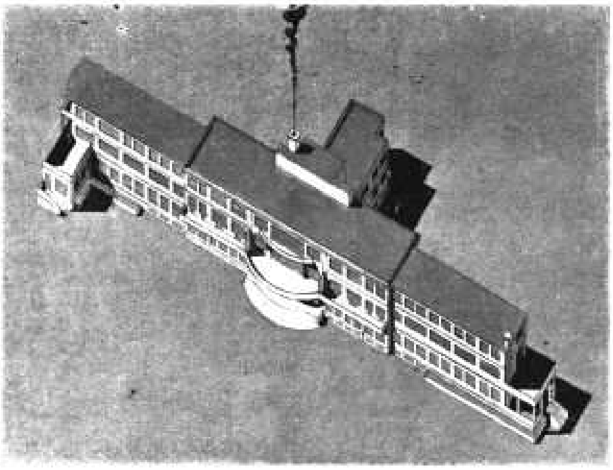
Frente principal





Plantas y corte

Tema: "Chalet para un Club de Golf"
Por el Alumno: Antonio J. R. Varela
Profesor: René Karman
Año 1931



Alumno: Sergio E. Pellegrini — Perspectiva

TRABAJO DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA

Tema: "Una Estación Sanitaria"

Arquitectura IIIer. Curso
Por los Alumnos: Sergio E. Pellegrini y Felipe C. Terrero
Profesor: René Karman
Año 1931

El establecimiento se comprenderá como un pequeño hospital levantado por una gran empresa industrial, ferroviaria, etc., en un barrio jardín destinado a sus empleados y obreros.

Disponiendo de un amplio terreno, se deja toda libertad para la forma del edificio o de los cuerpos de edificios, siempre que la superficie edificada a nivel del piso bajo sea comprendida entre 200 metros cuadrados como mínimo y 1.000 como máximo.

La composición responderá al siguiente programa:

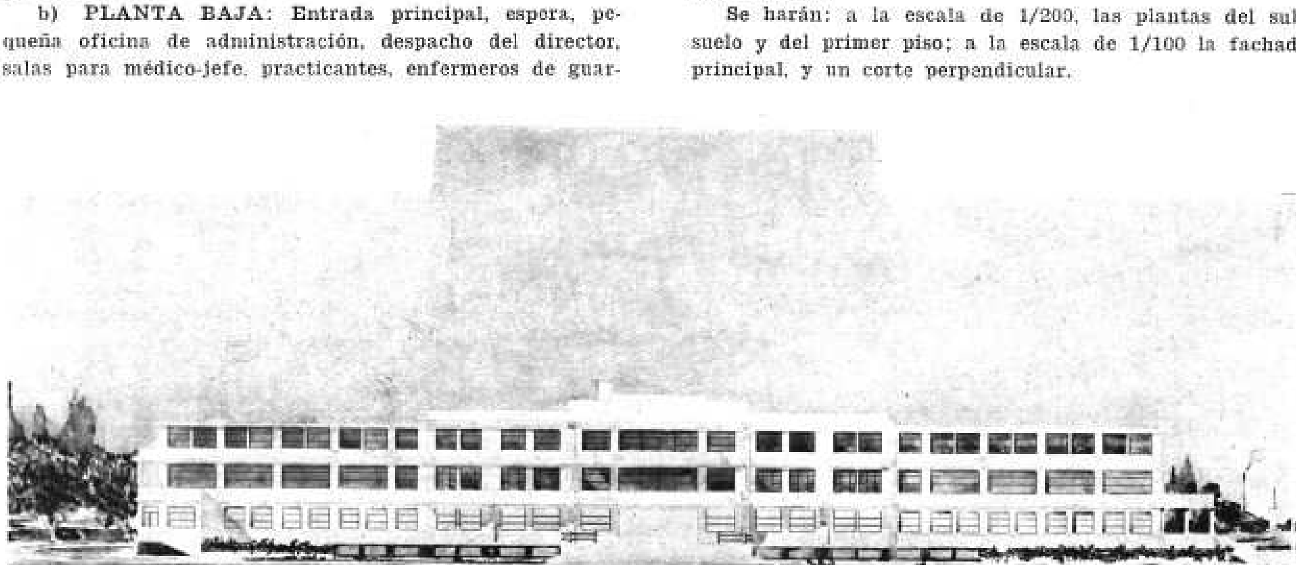
a) **SUBSUELO O PISO DEL BASAMENTO:** Cocina, office, lavadero de verduras, lavadero de platos, etc.; carnicería y cámara frigorífica, comedor del personal de cocina y doméstico; lavadero de ropa, desinfección, planchado y ropería, baños duchas y w. c. para el personal; calderas, bombas, tanque de petróleo, maquinarias de refrigeración, transformador, radio, cámara oscura y salitas de desvestir; habitaciones para el personal; entrada de enfermos (llevados por la ambulancia) con montacamas y escalera.

b) **PLANTA BAJA:** Entrada principal, espera, pequeña oficina de administración, despacho del director, salas para médico-jefe, practicantes, enfermeros de guardia, salas de examen y de curación, baños duchas y w. c.; consultorios de garganta, ojos, urología, dentista, farmacia y laboratorios de análisis, sala de reunión de médicos, comedores de practicantes y de enfermeros, todas dependencias útiles, escalera, ascensor y montacarga.

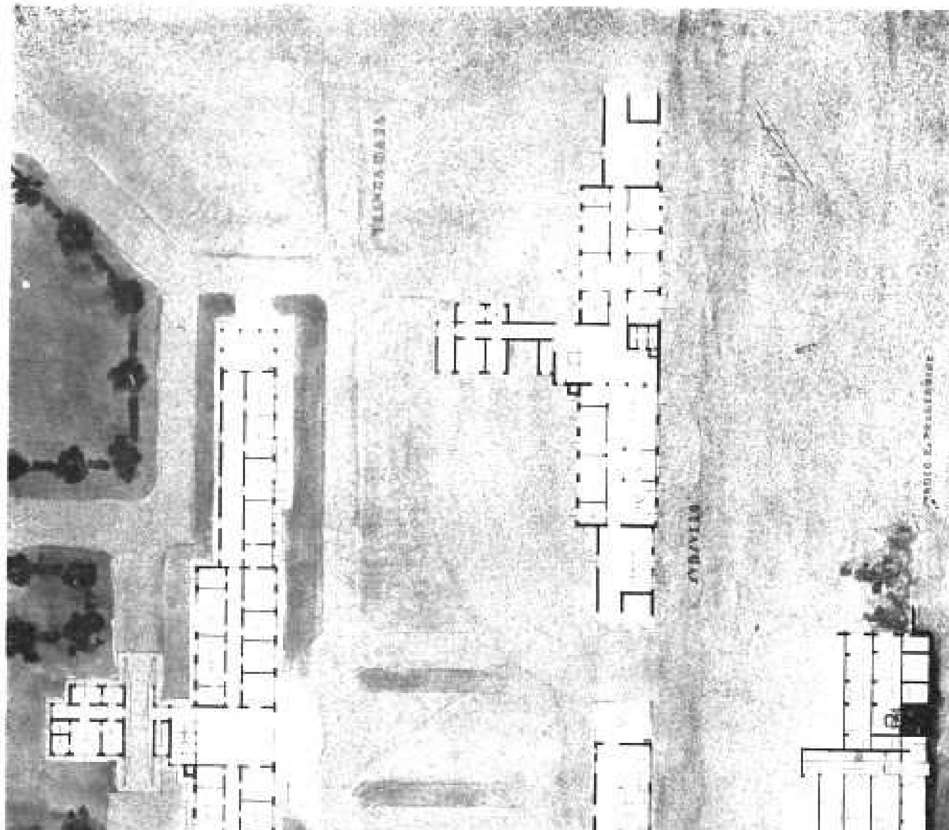
c) **PRIMER PISO ALTO:** Servicio de cirugía, con capacidad total para 24 hombres y 24 mujeres, repartidos en dos salas comunes de 16 a 18 camas, y los demás en piezas de una y dos camas; cada grupo tendrá sus respectivos baños y w. c., su sala de curación, una pieza para enfermera de guardia, pequeño oficio, depósito de ropa, etc.; para ese conjunto corresponderán: dos salas de operaciones con local intermediario para esterilización y para lavabos de los cirujanos, salitas de anestesia, salas de los cirujanos con sus respectivos baños duchas y w. c.

d) **SEGUNDO PISO ALTO:** Servicio de medicina, con la misma distribución que para cirugía, menos las salas de operaciones, cuya superficie podrá aprovecharse para terraza.

Se harán: a la escala de 1/200, las plantas del subsuelo y del primer piso; a la escala de 1/100 la fachada principal, y un corte perpendicular.

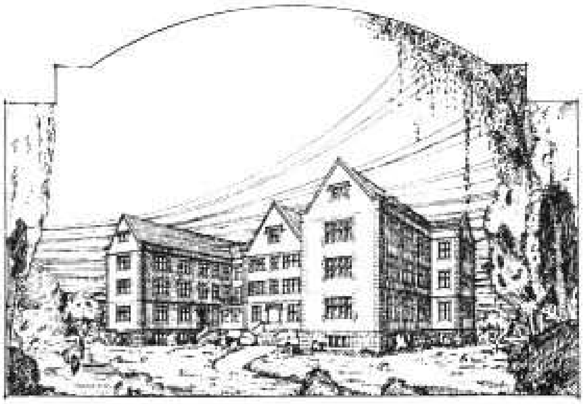


Alumno: Sergio E. Pellegrini - Frente



Plantas y corte

Tema: "Una Estación Sanitaria"
Por el Alumno: Sergio E. Pellegrini
Profesor: René Karman
Año 1931

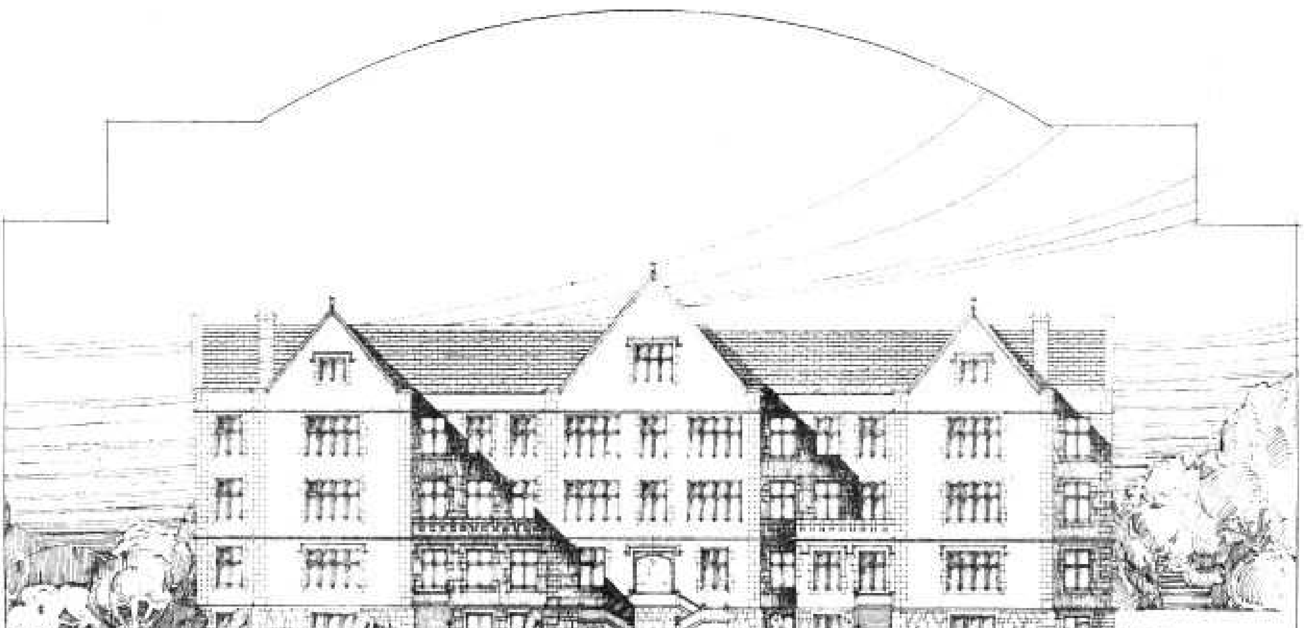


Perspectiva

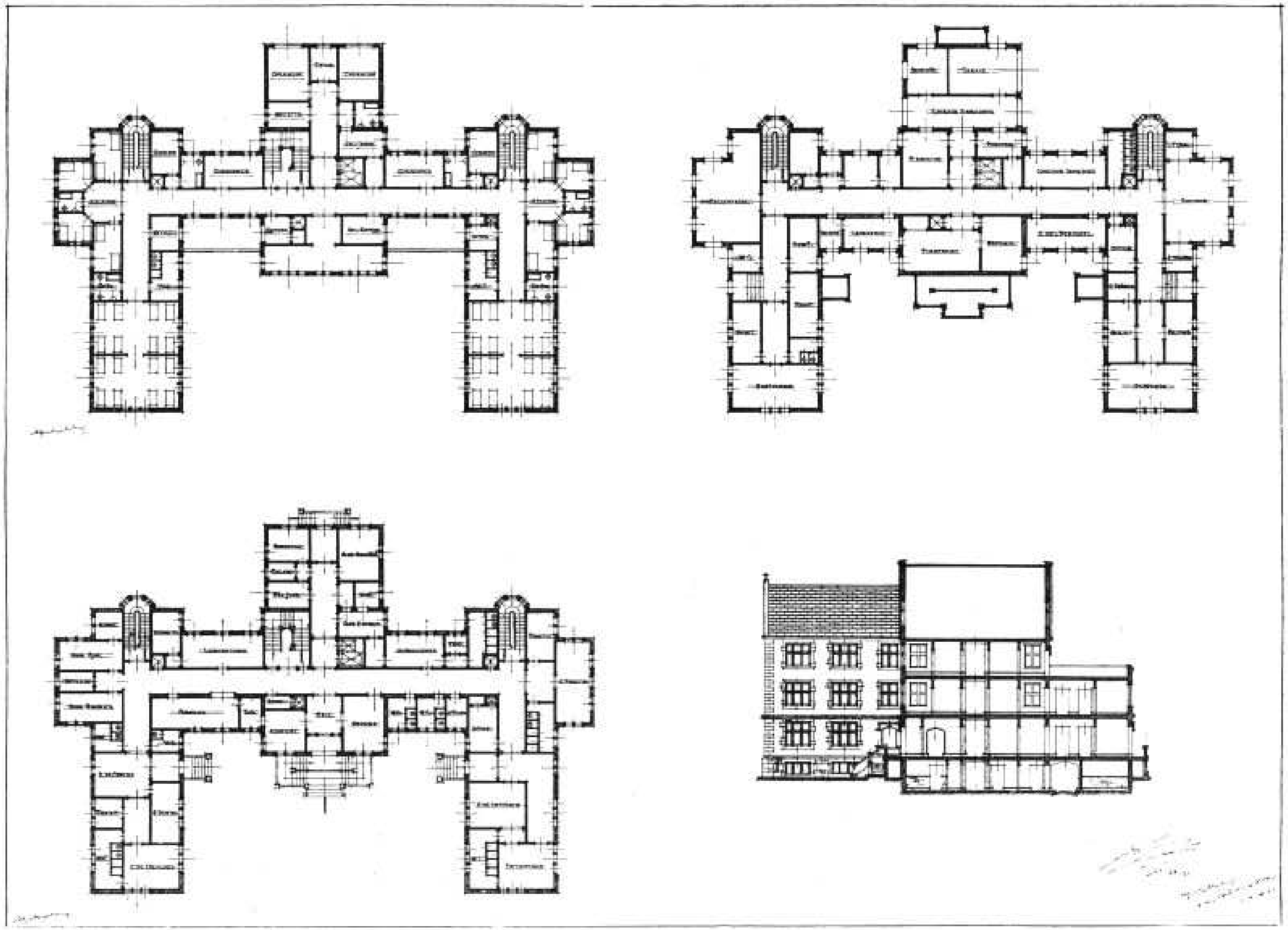
TRABAJO DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA

Tema: "Una Estación Sanitaria"

Arquitectura III^{er.} Curso
Por el Alumno: Felipe C. Terrero
Profesor: René Karman
Año 1931



Fachada



Plantas y corte

Tema: "Una Estación Sanitaria"

Por el Alumno: Felipe C. Terrero

Profesor: René Karman

Año 1931

INFORMACIONES

Nuevas autoridades de la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales

De acuerdo con lo resuelto por el Consejo Superior, se realizaron el 15 de Abril próximo pasado, las elecciones de renovación de autoridades en las distintas Facultades que forman la Universidad Nacional de Buenos Aires.

En la Facultad de Ciencias Exactas se realizó la elección, constituyéndose una sola mesa, presidida por el Vicedecano doctor Atilio Bado, e integrada por los profesores Alvarez, Ballesteros y Manzanares y el Prosecretario, señor Bayón.

Resultaron elegidos consejeros titulares los siguientes señores: Ing. Juan P. Batana, Ing. Enrique Butty, Ing. Adolfo Pigretti, Ing. Bruno J. Schnack, Dr. Tomás J. Rumi, Arq. Alberto Coni Molina, Arq. Raúl J. Alvarez, Dr. Juan C. Vignaux, Ing. Arnaldo Fumagalli, Dr. Venancio Deulofeu y Arq. Angel Pascual.

Consejeros substitutos: Dr. Juan Blaquier, Ing. Francisco Mermoz, Ing. Emilio Mallol, Ing. Benjamín Schang Dr. Enrique Gariola, Arq. Oscar González, Arq. Eugenio Giralt, Ing. José A. Medina, Ing. Eduardo L. Edo, Ing. Lorenzo Dagnino Pastore, Dr. Rogelio A. Trelles y Arq. Raúl V. Christensen.

En ambos casos los primeros siete han sido elegidos por los profesores titulares y los restantes por los profesores suplentes.

El 26 de Abril tuvo lugar la primera reunión, donde se eligió Decano al Ing. Enrique Butty, Vicedecano al Dr. Tomás J. Rumi, delegados titulares al Consejo Superior al Dr. Atilio Bado y al Arq. Raúl J. Alvarez, y suplentes a los Ings. Rodolfo Ballester y Julio R. Castiñeiras.

Como el Arq. Alvarez al ser elegido para el Consejo Superior dejaba vacante su cargo de Consejero de la Facultad, se practicó un sorteo entre los sustitutos, Arqs. Oscar González y Eugenio Giralt, que favoreció al primero.

Todos estos cargos son por un período de 4 años, menos el de Vicedecano que lo es por 2.

La Sociedad Central de Arquitectos realizó su asamblea general ordinaria

En ella fueron aprobados el balance y memoria del último ejercicio y se renovó la Comisión Directiva.

De acuerdo con lo prescripto por sus Estatutos, el día 29 de Marzo próximo pasado realizó asamblea general ordinaria la Sociedad Central de Arquitectos. Asistieron a la Asamblea buen número de socios activos, evidenciándose con ello el interés creciente que promueven entre los colegas los asuntos de nuestra organización.

Presidió el acto el titular, arquitecto Jorge V. Rivarola, actuando de secretario el Arq. J. Alberto Cervera.

Iniciado el acto, la asamblea, por moción de su Presidente, se puso de pie en homenaje a los arquitectos señores J. Gustavo Cirson, Paul Waterhouse y Guillermo Ibarra García, corresponsales los dos primeros y socio activo el último, fallecidos durante el período 1931-32.

A continuación el señor Presidente pone en discusión el primer punto de la orden del día. La Asamblea, teniendo en cuenta que la Memoria y Balance han sido repartidos dos días antes a todos los señores socios, resuelve suprimir su lectura y aprobarlos por unanimidad.

Entra a considerarse el segundo punto de la orden del día. La Asamblea resuelve por unanimidad mantener las mismas cuotas mensuales que han regido para el período anterior, es decir: $ 5 mensuales para los socios activos y $ 1 mensual para los socios aspirantes, exceptuando de pago de cuota alguna a los socios aspirantes que a la vez sean socios del Centro Estudiantes de Arquitectura.

Respecto a la cuota voluntaria de $ 2 mensuales, destinada a fondos de propaganda de la profesión, que la Comisión Directiva dispuso en el período anterior, en vista del resultado de la encuesta, de todo lo cual informa la Memoria, la Asamblea resuelve que se siga cobrando con el mismo monto, carácter voluntario y destino.

A continuación, el arquitecto señor Jaeschke propone la creación de una cuota anual obligatoria de 5 pesos para contribuir a la creación de un fondo de biblioteca, destinado a la compra y encuadernación de revistas de

Nuevos Arquitectos Egresados

De la Facultad de C. E. F. y N.



Ernesto Racine



Julio Pablo Solari



Miguel Winnik

arquitectura. Se produce con tal motivo un cambio de ideas entre varios asambleistas, aprobándose al final la propuesta del arquitecto Moreno de Mesa, consistente en el envío de una circular a los socios, solicitándoles una contribución voluntaria para el fin indicado.

Luego se pasó a realizar el escrutinio de las elecciones de renovación de la Comisión Directiva, tarea que estuvo a cargo de los arquitectos señores F. A. Passeron y Pedro P. Lanz.

De acuerdo con el escrutinio, la Comisión Directiva quedó integrada de la siguiente manera:

Presidente, Jorge Víctor Rivarola; prosecretario, Fermín H. Bereterbide; tesorero, Raúl J. Méndez; vocal 1o., Ernesto Guiraud; vocal 2o., Alberto Prebisch, y vocal aspirante, Héctor Morixe.

Para el Colegio de Jurados fueron designados los arquitectos Héctor M. Calvo, V. Raúl Christensen, Hugo Garbarini, Rafael Sanmartino, Oscar González, Alejandro E. Moy, Carlos M. Pibernat, Enrique G. Quincke, Jorge Víctor Rivarola, Raúl Togneri, Ernesto Lagos, Alberto Coni Molina, C. E. Medhurts Thomas, Raúl J. Alvarez, Raúl J. Méndez, Raúl G. Pasman, Alberto Gelly Cantilo, Alejandro Bustillo, Martín Noel y Estanislao Pirovano.

Se designaron los miembros que deben integrar el jurado de ética, el cual quedó constituído por los señores Raúl G. Pasman, Eduardo M. Lanús, Alberto Coni Molina, V. Raúl Christensen, Alejandro E. Moy, Amilcar Durelli y Dr. Horacio C. Rivarola.

A continuación se trató la situación de los socios que fueron declarados cesantes antes del 31 de Diciembre de 1930, resolviéndose según se informa en el Boletín Nº 4 de la Sociedad.

Por último fueron designados para aprobar y firmar el acta de la Asamblea los arquitectos señores Passeron y Lanz, y luego fué levantada la sesión.

En forma brillante se realizó la cuarta comida de camaradería

Continuando la interesante práctica implantada, volvieron a reunirse en una comida de camaradería, la 4a. de la serie, los arquitectos amigos.

El acto se realizó el 30 de Abril, en la sede de la Sociedad, y constituyó un hermoso éxito, por el que felicitamos a nuestras colegas, las señoritas Nelly Niebuhr y María Luisa García Vouilloz, organizadoras de la fiesta.

La concurrencia excedió de cien personas, entre ellas los invitados de honor, arquitectos señores Alberto Coni Molina, miembro del Concejo Deliberante de la Capital, y Jorge R. Peralta Martínez, secretario de Hacienda y Administración de la Municipalidad de Buenos Aires.

El arquitecto José A. Hortal, Director General de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, que también lo era, se vió privado de concurrir por causa del fallecimiento de uno de sus más caros amigos, circunstancia que comunicó a las señoritas organizadoras en una atenta nota, en la que se adhería completamente al significado espiritual y amistoso de la fiesta.

La comida se desarrolló en forma sumamente grata para el fin de amistosa compenetración y acercamiento profesional perseguido por esas demostraciones.

Hubo también, como es natural, las necesarias notas de buen humor y espiritualidad que entonaron cordialmente el ambiente, entre las que se destacó la rifa de « un objeto de valor », calurosamente celebrada.

La falta de discursos fué otra nota simpática que no pocos concurrentes estimaron en todo su valor

En resumen, la 4a. comida de camaradería entre arquitectos continuó dignamente la tradición de esta clase de actos, cuyo elevado propósito profesional y social es evidente.

A los postres, y siguiendo la tradición establecida, designóse para organizador de la próxima comida al arquitecto Eduardo M. Lanús.

La demostración al Arquitecto Alberto Coni Molina

En ambiente cordial y entusiasta se desarrolló el banquete con el cual un grupo de colegas y amigos festejaron la designación del arquitecto Alberto Coni Molina para concejal.

El amplio salón de fiestas de la Confitería del Molino rebozaba de comensales, que en número de 200 rodeaban la mesa, demostrando en ese acto su adhesión a tan acertada elección. Arquitectos, ingenieros, hombres del comercio y de la banca estaban representados en este acto.

El arquitecto A. Christophersen inició los discursos, ofreciendo la fiesta de camaradería en nombre de colegas y amigos del arquitecto Coni Molina y recordó con frases emocionadas la época lejana cuando el obsequiado fué su alumno en la incipiente Escuela de Arquitectura de reciente creación, cuando ya se perfilaba la personalidad de quien en el futuro sería el paladín de toda iniciativa idealista y unió su aplauso al de todos sus admiradores por su merecida designación de Concejal.

A renglón seguido el arquitecto Raúl J. Alvarez habló en representación y por encargo especial del Instituto Central de Arquitectos de Río de Janeiro, y manifestó que por su intermedio se hacían presentes en el homenaje los colegas brasileños, que querían así testimoniar su gran cariño hacia el obsequiado.

El Arq. Horacio Acosta y Lara, alma de la profesión en el Uruguay,—como dijera el Arq. Alvarez,—ex Decano de la Facultad de Arquitectura de Montevideo y Presidente del primer Congreso Panamericano de Arquitectos, trajo la más cálida adhesión de los arquitectos uruguayos, leyendo la carta especial del Presidente de la Sociedad de Arquitectos de su país.

El doctor e ingeniero Adolfo Mujica improvisó a continuación una brillante y amena « causerie », en que puso de relieve las características fundamentales de Coni Molina como amigo leal y sincero de todo momento, que cultivaba especialmente la amistad y que prueba de ello eran las distintas actividades representadas por los comensales.

La agrupación Ciencias Exactas tuvo su representante en el Ing. Alfonso Bengolea, que brindó para felicitar al festejado en nombre de los amigos de esa entidad.

Terminados los discursos, el Arq. Coni Molina, con breves y sentidas palabras, agradeció la demostración, que dijo ser honrosa para él y que lo llenaba de emoción, manifestando que en su representación en el Concejo Deliberante tendría siempre presente el bien de su ciudad y su porvenir, al cual los arquitectos argentinos, esperaba, contribuirían como siempre con sus conocimientos y con su entusiasmo.

El fichero de la Sociedad Central de Arquitectos

Como informamos en nuestro número anterior, la Sociedad Central de Arquitectos está organizando el fichero de « Contratistas, Instaladores, Proveedores y Fabricantes de Materiales ».

Según dijimos en esa oportunidad, ese fichero servirá para registrar amplias referencias sobre las personas, firmas o establecimientos que por sus actividades comerciales o técnicas se relacionen con las múltiples ramas de la edificación.

Basta enunciar los fines de la nueva organización para apreciar la extraordinaria importancia que ha de alcanzar el fichero como medio protector de los intereses y procedimientos correctos, relacionados con nuestra profesión.

Bueno es insistir en que el fichero de la Sociedad Central de Arquitectos no será una simple oficina de informes comerciales accesible a todo el mundo, sino más bien un registro de referencias técnicas y gremiales que proporcionará la más fidedigna información para los profesionales y los interesados en la construcción.

Es evidente, pues, que el fichero no sólo interesará a los profesionales, sino, y muy especialmente, a los proveedores y contratistas correctos, puesto que aquél pondrá en evidencia los malos procedimientos de tantos elementos faltos de seriedad como se infiltran en todos los gremios, y los perjudican con actos irregulares y desleales. Con el fichero de la Sociedad Central de Arquitectos esos elementos están destinados a desaparecer, pues ningún profesional, en conocimiento de sus procederes, les prestará atención.

Es pues, el del fichero, un trabajo de selección en el que nos debe ayudar el buen comerciante y el buen contratista. Para ello no tienen que hacer otra cosa que devolver a la Sociedad Central de Arquitectos, bien llenados, los formularios que les han sido remitidos y que servirán para confeccionar las fichas.

Con esos datos, que nuestra Sociedad comprobará y completará con intervención de los profesionales, se iniciará el fichero.

No dudamos que esta iniciativa merecerá el apoyo franco y activo de todos los gremios vinculados a la construcción, de lo cual no cabe esperar sino beneficios.

Inauguración de la Escuela de Soldadura "Anaconda"

El arte de soldar ha hecho enormes progresos durante los últimos años. A la par de su adelanto ha ido encontrando nuevas aplicaciones, y con gran ventaja económica ha alcanzado y conquistado los campos de la industria constructora.

La American Brass Co., que produce varillas de soldar de varias aleaciones, de cobre de alta calidad, ha abierto en Buenos Aires, por intermedio de su Agente, una Escuela de Soldadura con el solo propósito de propagar el conocimiento de los últimos adelantos de la soldadura y sus más modernas formas de aplicación.

La Escuela de Soldadura « Anaconda », que goza del patrocinio de la Escuela Industrial de la Nación, está provista del equipo más moderno conocido. Las máquinas eléctricas de soldar han sido suministradas por la Westinghouse Electric International Co., y el equipo oxiacetilénico por la K. & G. Welding & Cutting Co., de Nueva York. La enseñanza está a cargo de un experto soldador norteamericano, contratado especialmente para este objeto.

La Escuela de Soldadura « Anaconda » — situada en la calle Sinclair 3244 — fué inaugurada el día 14 de Abril último, con asistencia de un distinguido número de industriales y técnicos, tanto de las diferentes dependencias del Gobierno como particulares.

La Dirección de la Escuela ha sido confiada al señor A. de Violini, representante de la American Brass Co., asistido por una Junta Consultiva bajo la presidencia del señor ingeniero F. G. Zimmermann, Director de la Escuela Industrial de la Nación.

Una gran fábrica de pinturas y barnices estableció su industria en Avellaneda

Después de 60 años de relaciones comerciales y de fe en el futuro y prosperidad de la Argentina, una Compañía Británica, cuyos productos, bajo la marca « El Pajarito » son extensamente conocidos en toda la República, resolvió erigir en el centro industrial de nuestro país, una fábrica que hiciera honor a su fama y que agregara prestigio y beneficio a nuestra industria nacional.

Bajo el rubro social Goodlass Wall & Cía. (Arg. Ltda.) la Compañía inauguró el 24 de Abril ppdo. su importante establecimiento industrial, cuyo estudio había sido prolijamente preparado por el señor John Dick, venido expresamente de Inglaterra un año atrás y actualmente presidente de dicha Compañía.

La fiesta de la inauguración fué más bien de carácter íntimo, pues los 150 asistentes convidados se componían en su mayoría del alto personal de la firma y de los principales clientes y representantes del gremio de pinturas y barnices.

La Dirección ofreció a sus invitados una verdadera fiesta criolla: un almuerzo-asado, seguido de entretenidos números de música y baile, ejecutados por un grupo de artistas payadores criollos que hicieron las delicias de los comensales.

El señor Dick pronunció un interesante discurso en castellano, expresando su grandísima satisfacción por presidir esa inauguración, confirmando en nombre del Directorio de la Compañía, la alta fe que tenía en la Argentina y sus grandes destinos, de su prosperidad futura a pesar de la crisis imperante, que obedece al momento de depresión económica mundial.

Leyó a continuación el siguiente cablegrama recibido de Liverpool:

« Envío mis congratulaciones inauguración de la nueva fábrica. Es un gran placer para nuestro Directorio saber que Vd. se encuentra hoy con nuestros verdaderos amigos. Nuestro Directorio envía sus mejores votos para la prosperidad de la Argentina y el mayor éxito para nuestra fábrica ».

En representación del Intendente Municipal, el señor Molinari pronunció elocuentes palabras, enalteciendo la obra importante, nuevo testimonio de nuestras relaciones amistosas con Gran Bretaña, a la que debemos una gran parte de nuestra expansión comercial e industrial.

Sus palabras fueron muy aplaudidas.

También habló el señor Fenwick, gerente general de la Compañía, procediéndose a continuación a una visita general al establecimiento.

REVISTA DE ARQUITECTURA se complace en presentar a Goodlass Wall & Co. (Arg. Ltd.) sus más sinceros augurios.

La Cocina Eléctrica

PARA las personas que piensan constituir su hogar es de suma conveniencia pensar detenidamente sobre el modo de instalar la cocina.

Debemos reconocer que vivimos en tiempos de aceleración del progreso. Lo que hace diez años parecía una verdad indiscutible, un dogma, hoy es ya una contingencia del pasado.

Las invenciones técnicas dan un ímpetu tan irresistible a nuestra vida, incrementan en forma tan asombrosa la evolución humana, que apenas tenemos tiempo para ajustarnos a sus transformaciones imperativas.



En esas invenciones la electricidad es factor de efectos milagrosos. Su misterioso flúido, que estimula las grandes energías mecánicas del mundo, mueve las poderosas industrias, crea la luz, suprime las distancias y da alas al pensamiento de los hombres, también se aviene a menesteres tan simples como los que puede efectuar un sirviente: limpiar nuestra casa y cocinar nuestros alimentos.

Para cocinar, sobre todo, la electricidad obra maravillas. Eso explica la extraordinaria difusión de la cocina eléctrica en todo el mundo civilizado.

En los Estados Unidos, únicamente, hay instaladas en más de tres millones de hogares cocinas eléctricas, calentadores, máquinas de planchar, lavar, limpiar, etc., etc.

En su gran parte, ese desarrollo estupendo es cuestión de los últimos años.

Es indudable que deben existir razones vitales para que el público haya adoptado tan rápidamente ese sistema de cocción. Esas razones pueden enunciarse así:

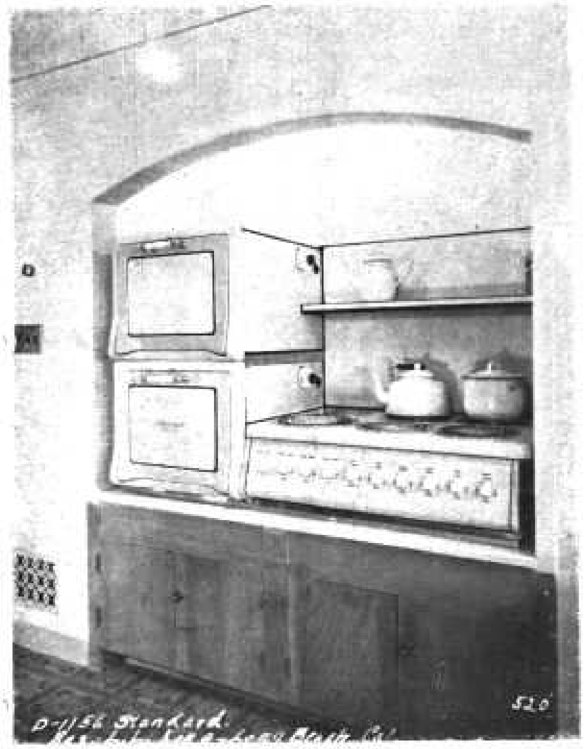
1º — RAPIDEZ INSUPERABLE

Cuando debe usarse poca agua o ninguna, la cocina eléctrica produce resultados superiores a cualquier otro sistema de cocinar sin llama. Ningún otro aparato de cocinar da, en estos casos, resultados más rápidos. Especialmente el « calrod ultrarápido », es el 29 por ciento más rápido y el 15 por ciento más eficaz que cualquier otro elemento de fundición, aunque éstos sean tan rápidos como la llama del gas.

2º — POSITIVA ECONOMIA

Cocinar eléctricamente cuesta aproximadamente 6 centavos por comida y por persona, calculando la tarifa especial para cocinas eléctricas en la Capital. Siendo la temperatura controlada no hay desperdicio de combustible. También se logra con la cocina eléctrica una consi-





derable economía en grasas, aceites, etc., pues mientras en la cocina a llamas deben emplearse grandes cantidades de esos agregados, ya no para dar sabor a la comida, sino para proteger las substancias alimenticias contra la acción



del fuego vivo. En la cocina eléctrica esas materias ya no son necesarias para este fin, y así, además de permitir un ahorro notable, evita el uso de un exceso de materias grasientas, nocivas para la salud.

3º — LIMPIEZA INMACULADA

Con la cocina eléctrica no hay llama, ni hollín, ni hu-



mo, ni polvo de carbón, ni ceniza. Las ollas están siempre limpias y relucientes.

El calor eléctrico es tan limpio como el rayo solar.

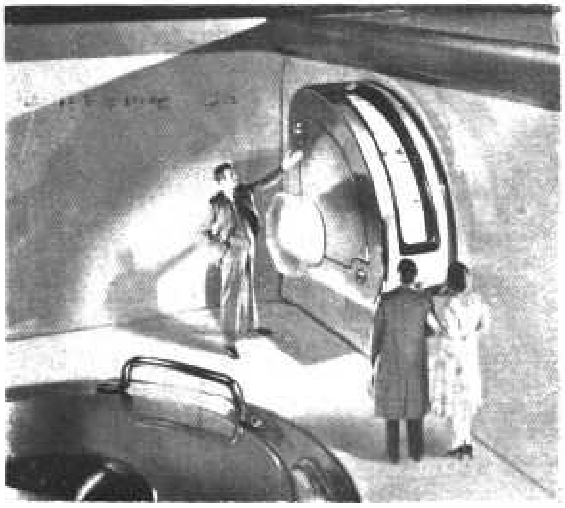
4º — MANEJO SIMPLISIMO

Su manejo es absolutamente cómodo y fácil para cualquier persona. Para enseñarlo se facilitan instrucciones impresas de comprensión simple, siguiendo las cuales se mejora el cocinado y se obtiene un resultado superior.

5º — CONTROL CIENTIFICO

Por medio de un termómetro de precisión, combinado con un regulador automático, se mantiene en la cocina eléctrica, con absoluta uniformidad, y por el tiempo que se desee, la temperatura prefijada que sea necesaria.

Esta regularidad del calor eléctrico no es posible lograrla con ningún otro tipo de cocina: se sabe perfecta-



mente que en la cocina a llama, cualquiera que sea el combustible empleado, el calor sufre bruscas alternativas de intensidad, que es necesario vigilar cuidadosamente para no echar a perder los alimentos.

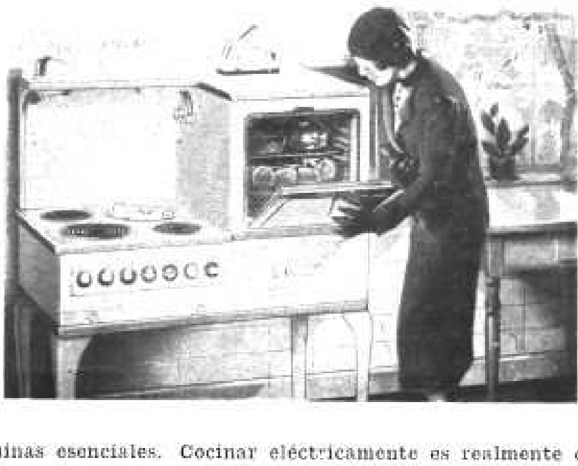
En la cocina eléctrica no existe ese peligro, ni se requiere ese cuidado, puesto que, automáticamente, el calor está graduado de manera constante y uniforme.

6º — NO AUMENTA LA TEMPERATURA AMBIENTE

En la cocina eléctrica el horno, perfectamente aislado, ahorra el calor interior, mientras que el calor superficial de la plataforma, es decir, de los elementos de caldeo, es absorbido enteramente por el contacto de las ollas y cacerolas. No escapa, pues, calor que pueda aumentar la temperatura del ambiente.

7º — ES LA FORMA MAS SANA DE COCINAR

Las frutas, carnes y verduras se cocinan con sus jugos propios, manteniendo el total de sus minerales y las vita-



minas esenciales. Cocinar eléctricamente es realmente cocinar sin agua.

8 — SEGURIDAD ABSOLUTA

Como no hay llama en la cocina eléctrica, no hay peligro de incendio, ni de quemaduras para la persona que la maneja.

Tampoco consume oxígeno, cualidad importantísima para la salud.



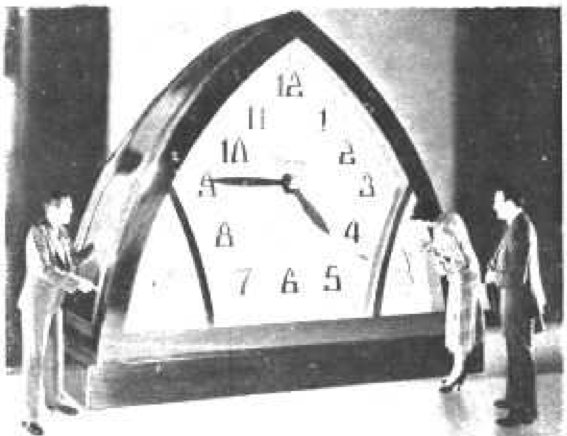
No ofrece riesgo de explosiones ni de asfixia.

La perfecta aislación de sus contactos hace materialmente imposibles los accidentes.

En una palabra: la cocina eléctrica es tan segura, que puede ser manejada sin peligro hasta por un niño.

9 — AUMENTA LAS HORAS DE ESPARCIMIENTO

La absoluta regularidad del calor eléctrico, y el control automático que lo regula, hace innecesario el agitar la comida y probarla, como en las cocinas a llamas.

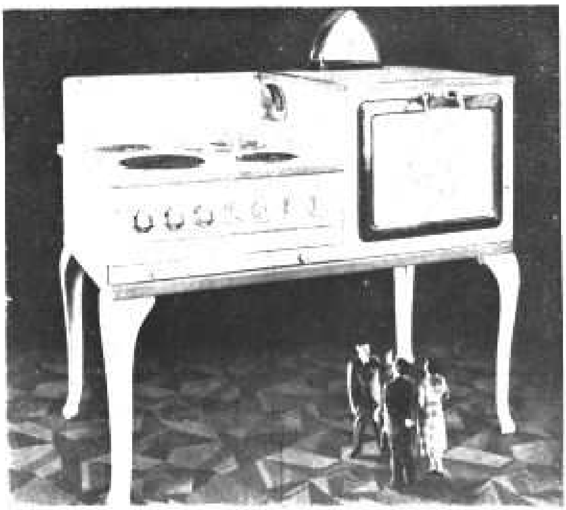


Además, el reloj e interruptor automático se quedan en casa como criados de confianza. El ama de casa puede dedicarse a otras cosas, o a pasear simplemente, mientras « ellos » trabajan.

Muchas veces se consulta al arquitecto — como me ha ocurrido frecuentemente — acerca de las varias marcas de cocinas que se venden en plaza.

La respuesta debe tener en cuenta que existen varias fábricas de enorme potencia industrial, que han gastado y gastan cantidades asombrosas de dinero, en perfeccionar sus cocinas eléctricas y que, debido a eso, estos artefactos, por lo menos las marcas principales, ya han salido del período experimental y son productos « standard » de eficacia perfecta.

Además, esas fábricas gastan grandes cantidades en anunciar sus productos como realmente convenientes para el hogar.



Un solo caso bastará para asombrarnos: el « Saturday Evening Post », la revista más popular de los Estados Unidos, con una circulación de 6 millones de ejemplares, cobra cerca de 20.000 pesos argentinos por página de aviso y por publicación.

No valdría la pena, ni sería un acto comercial equilibrado gastar esa suma semanalmente, en anunciar cocinas eléctricas — como lo hacen las principales marcas de estos artefactos — si no se tratara de un producto eficiente y perfeccionado a tal grado que satisfaga las exigencias de un público generalmente técnico y totalmente práctico, como es el norteamericano.

Por eso, repito, son buenas todas las marcas de las grandes fábricas de cocinas: General Electric, Westinghouse, Standard, Protos, Longvie, Therma, Universal y Magne.

Hay otra ventaja importante en adquirir esas marcas: la facilidad para obtener repuestos y la baratura de éstos.

Por eso se recomienda comprar el producto en fábricas de vasta organización, como son las de las marcas arriba indicadas.

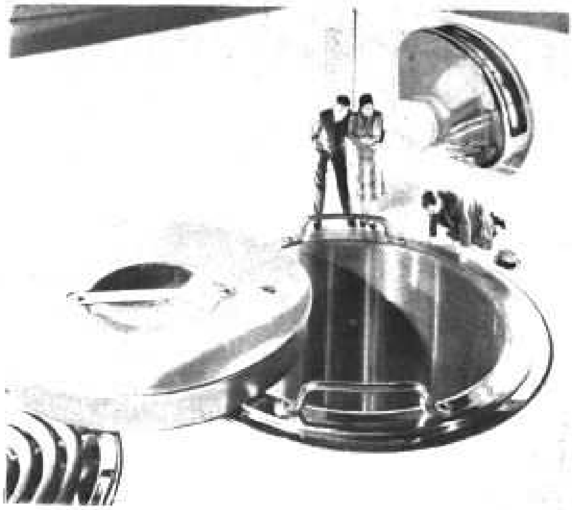
En cuanto al consumo de corriente, ya se ha dicho que no excede, en los modelos medios, de seis centavos por comida y por persona.

Para ser exacto, calculando la tarifa especial de 625 centavos el kilowatt hora, el consumo por una hora es de 3.61 kilowatts, lo que da un consumo horario de 22.56.

Para dar idea de la rapidez de la combustión en la cocina eléctrica, diremos que un litro de agua hierve en 10 ó 12 minutos. (Dato de « Hotpoint », calrod ultrarápido).

Antes de concluir este artículo conviene hablar un poco sobre un accesorio notable, que se llama la « olla

económica ». Es una invención basada sobre los últimos descubrimientos acerca de las vitaminas. Debido a la acción suave y medida del calor, se mantienen intactas las vitaminas, que, en las cocinas de combustión son destruídas. Y debido al perfecto cierre hermético de la



olla económica, no hay ninguna clase de evaporaciones, conservando la comida con todo su jugo delicioso, rico en sales de alto valor nutritivo.

Por la misma razón se precisa agregar para las comidas únicamente una tercera parte del agua necesaria en los otros métodos de cocinar.

Dentro de la « olla económica » se desarrolla una atmósfera de vapor y por eso consume menos corriente para hacer hervir, asar, guisar al vapor, estofar y cocinar sopa. Lo más importante, sin embargo, es la conservación de las vitaminas.



Por las razones que acabamos de exponer sobre la cocina eléctrica, derivadas de un criterio rigurosamente objetivo, podemos esperar que en el futuro y debido al uso universal de este nuevo método de cocinar, nos alimentaremos de un modo más sano y la raza humana será capaz de funciones propias de una vida más elevada.



